der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN Jahrgang 26



AUGUST

8/77



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

8 August 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Titelbild
In landschaftlich schöner Umgebung fördert hier die Lok 62 015 einen Sonderzug. Die Aufnahme entstand anläßlich der Herbstsonderfahrt des BV Erfurt im Jahre 1976, und zwar in der Nähe von Bad Salzungen.
Foto: Manfred Schwarz, Kölleda

Titelvignette
Text siehe Heft 7/77

Rücktitelbild
U. B. z. im Modell nachgestaltete Schmalspurromantik. Das Eigenbau-Modell der BR 99, dessen Schöpfer Herr Hans Weber aus Berlin ist, verkehrt auf der HO_e-Schmalspuranlage „Kyritz—Lindenberg—Kleinow".
Foto: Hans Weber, Berlin

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Cornelia Höhne

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner",
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 2041 276

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.
Telefon: 58 84 314

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-701-Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 22676, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR-701-Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Ing. STANISLAV HENDRYCH, Doudleby n. O. (ČSSR)

Die Waldeisenbahnen der Slowakei

1. Geschichte

Die Slowakei gehörte noch bis um die Jahrhundertwende zu den rückständigen Gebieten der ehemaligen k. u. k. Monarchie Österreich-Ungarn. Eine wirtschaftliche Belebung dieses Territoriums setzte erst etwa um 1890 ein, das Eisenbahnnetz blieb jedoch unzureichend und nur auf wichtige Hauptstrecken beschränkt. Der Holzreichtum der slowakischen Wälder blieb dabei weitgehend ungenutzt, bis auf das Holz, das auf den wenigen Flüssen geflößt werden konnte.

Da die Budapester Regierung der Doppelmonarchie wenig Interesse zeigte, mit staatlichen Mitteln Eisenbahnlinien zu errichten, blieb nach schwierigen Bemühungen der Unternehmer nur noch der Weg, mit eigenen finanziellen Mitteln billige Schmalspurbahnen anzulegen.

Bis zu Beginn des ersten Weltkrieges waren dann über 20 größere Agrar- und Forstbahnen fertiggestellt.

Bei den Agrarbahnen, welche besonders der Rüben-, Getreide- und Futterbeförderung dienten, waren die Bahnen in der Donauebene um Surany (etwa 40 km) und um Čata (etwa 30 km) die bedeutendsten.

Weiterhin existierte eine Anzahl von Privatbahnen, die bezahlte Transporte für Interessenten unternahmen. Die dritte und bedeutendste Gruppe waren die Waldeisenbahnen der Forstwirtschaft, die zum Teil auch der Personenbeförderung dienten.

Nach Ende des Weltkriegs wuchs die Anzahl der Waldeisenbahnen. Im Jahre 1929 bestanden über 50 selbständige private Agrar- und Forsteisenbahnen mit Spurweiten zwischen 600 mm und 800 mm und einem Streckennetz von über 150 km Länge.

Der zahlenmäßige Rückgang setzte in den Jahren der Wirtschaftskrise von 1929 bis 1935 ein, dagegen erhöhte sich die Streckenlänge der einzelnen Bahnen.

1937 gab es 15 Waldeisenbahnen mit einer Betriebsstreckenlänge von 486 km, einem Fahrzeugbestand von 29 Dampf-, zwei elektrischen und vier Benzin- oder Diesellokomotiven, 9 Draisinen, 20 Reisezug- und Gepäckwagen sowie von 749 Güterwagen.

Um 1950 verkürzten sich die Strecken der Bahnen auf die Hälfte des Bestandes von 1937, was nicht zuletzt auf die Auswirkungen des zweiten Weltkriegs zurückzuführen war. Dennoch stieg die Beförderungsleistung auf das Dreifache der Vorkriegszeit.

Der ständige Lokomotivmangel, die veränderte Technologie in der Forstwirtschaft und der Ausbau der Straßen führten dazu, daß die Waldeisenbahnen immer mehr reduziert wurden.

2. Betriebsführung

Die Bahnen unterstanden bzw. unterstehen der Generaldirektion des Unternehmens Československé štatne lesy (Tschechoslowakische Staatswälder). Der Betrieb wird nach einer Dienstvorschrift, die den bis 1954 geltenden ČSD-Vorschriften ähnlich ist, abgewickelt. Eingesetzt werden die

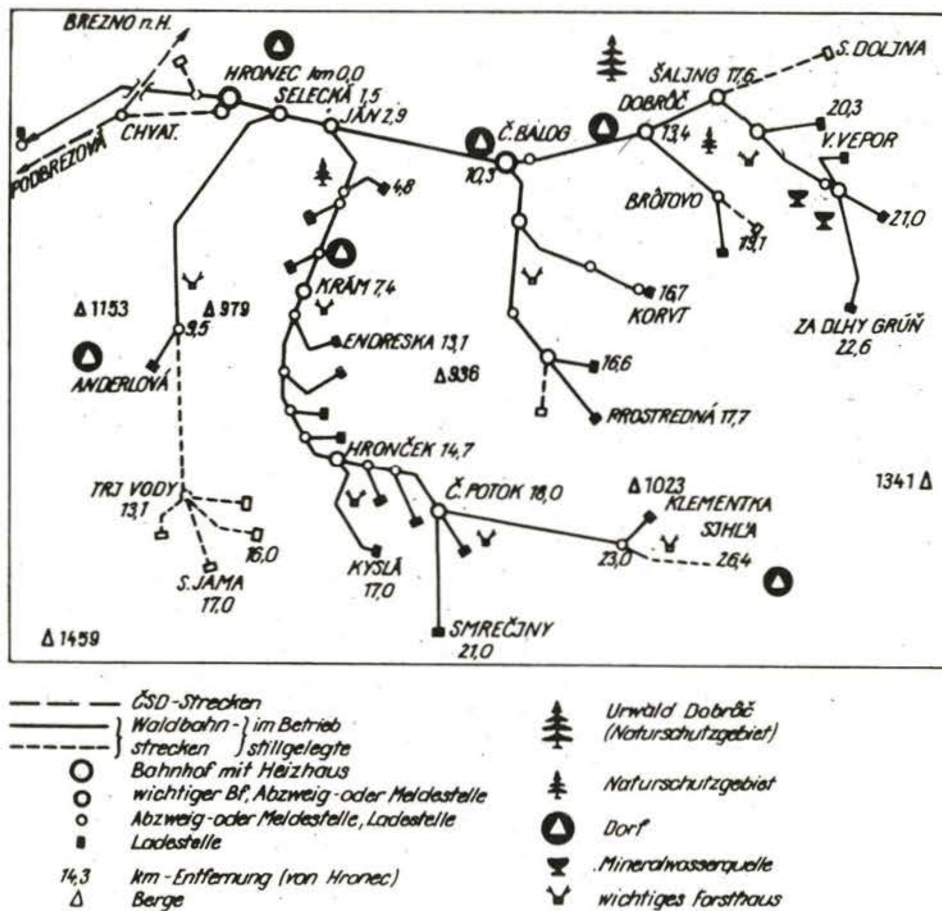


Bild 1 Übersichtsskizze der Hronec-Waldeisenbahn in der Slowakei

Züge von einem Dispatcher oder Fahrdienstleiter (ähnlich dem vereinfachten Nebenbahndienst bei der DR).
Die Züge (bis zu 80 Achsen) sind ausschließlich handgebremst und werden neben dem Zugführer noch mit zwei bis vier Bremsern besetzt.
Die Fahrzeuge werden in eigenen Werkstätten unterhalten.

3. Lokomotiv- und Wagenpark

Bei allen genannten Bahnen waren vierachsige *Raba*-Diesellokomotiven eingesetzt. Sie wurden meist im Jahre 1960 in Győr (VR Ungarn) gebaut. Der Typ M 0.42 hat eine Leistung von 135 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 oder 40 km/h.
Alle Dampflokomotiven werden nur mit Schwarzkohle geheizt, das Wasser wird — außer bei den Heizhäusern — an genau bezeichneten Stellen den Bächen entnommen. Bei allen Bahnen werden Schneepflüge, zur Gewährleistung des Betriebs in den Wintermonaten, eingesetzt.
Der Güterwagenpark besteht meist aus Schemel- oder Plateauwagen. Für den Arbeiter- oder Touristenverkehr werden u. a. Eigenbauwagen eingesetzt.

4. Die Bahnen
4.1. Viglašska Lesná Železnica („Waldbahn Viglaš")

Sie war die älteste, aber kürzeste Bahn in der Slowakei. Als Pferdebahn vom Sägewerk Očova nach Polianka (Berg im Slowakischen Erzgebirge) projektiert, begannen die Bauarbeiten im Jahre 1904. Als am 31. Oktober 1906 zwischen Očova und Viglaš der Betrieb eröffnet wurde, stellte sich heraus, daß der Pferdebetrieb nicht ausreicht, so daß die gesamte Strecke für den Dampfbetrieb umgebaut werden mußte. Am 29. November 1907 wurde die Strecke erstmals mit Dampfzügen befahren, nebenher bestand aber noch Pferdebahnbetrieb. Auf der Strecke waren Steigungen von 50 ‰ und Radien von nur 80 m vorhanden.
Die Strecke begann nahe dem ČSD-Bahnhof Viglaš (Strecke Zvolen—Lučenec), überwandt ein Bergplateau und führte von dort zum Hrochot-Tal. Im Tal der Hučava-Schlucht stieg die Strecke bis zum Endbahnhof um 300 m an. Die Streckenlänge betrug zuletzt 21 km. Durchschnittlich verkehrten zwei Zugpaare nach einem festen Fahrplan. Kreuzungen waren in Bugarovo, Batova, Brdarka und im Endbahnhof möglich.
Die Bahn wurde 1944/45 schwer beschädigt. Viglaš erhielt in den Jahren von 1944 bis 1946 das Heizhaus und die Werkstatt. Dort waren auch die Lokomotiven von ČKD mit der Achsfolge Ct (Nr. 2607 und 2612) aus dem Jahre 1948 stationiert. Als Betriebsnummern führten sie U 17543 und U 17548. Von diesem Typ mit 90 PS Leistung und 40 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden für Wald- und Industriebahnen insgesamt 43 Stück gefertigt.
Früher waren auf der Viglaš-Waldbahn folgende Lokomotiven eingesetzt:

1907	Nr. 1 aus Budapest Typ 75
1914—18	von *Krauss* mit der Achsfolge Dt, nicht näher bekannt
1930	von *Deutz* zwei Motorfahrzeuge
1943	von der Hronec-Waldbahn eine Dampflokomotive.

Diese Fahrzeuge wurden im zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, so daß folgende Lokomotiven zusätzlich übernommen worden sind:

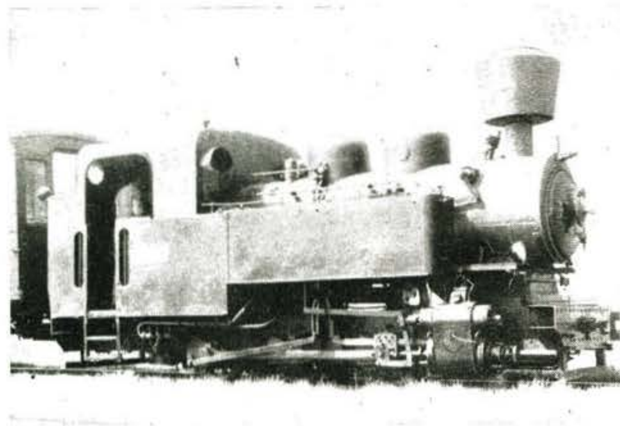
1950	Industrielokomotive „B"
1949—51	Ct „Hella", ex Ladzany, O & K mit F-Nr. 11593
	Ct „Luisa", ex Zlatno, O & K mit F-Nr. 8198
	Dt, ex Žarnovica, O & K mit F-Nr. 6594.

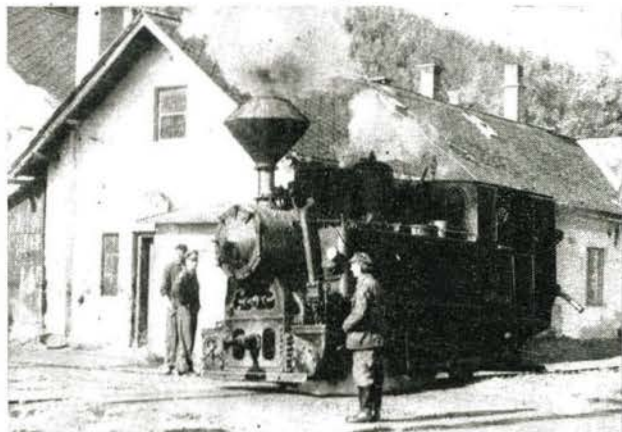
Die zuletzt vorhandenen Lokomotiven kamen von der Krivan-Bahn. Bemerkenswert sind noch vier Personenwagen, die 1912 in Študenka gebaut wurden und bis zur Stilllegung der Straßenbahn Ostrava angehörten.

Bild 2 Viglaš-Waldbahn: die U 175.43 in Očova ...

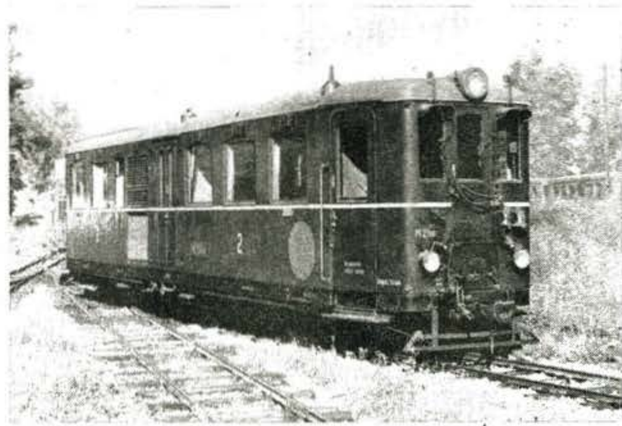


Bild 3 ... und hier in Viglaš (Aufnahme: 1973)





Bilder 4 und 5 Die Loks U 45.902 und M 21.006 der PLŽ in Litowsky Hradok (Aufnahme: 1971)



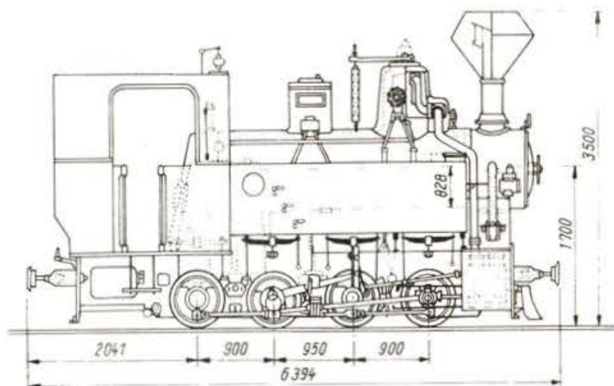


Bild 6 Lokskizze des Typs MÁV 490

4.2. Považska Lesná Železnica—PLŽ („Die Waldbahn im Einzugsgebiet der Schwarzen Waag")

Sie war eine der längsten Waldeisenbahnen und wurde 1914 durch die Gesellschaft Magyar Belga zwischen Liptovsky Hradok und Svarin eröffnet. Nach Ende des zweiten Weltkriegs erreicht sie mit 130 km die größte Streckenlänge, 1970 betrug die betriebene Strecke nur noch 70 km (Größte Neigung: 60 ‰, Minimalradius: 55 m).
Die Hauptstrecke begann in Liptovsky Hradok und führte nahezu parallel zur ČSD-Strecke Žilina—Kosice bis Kralova Lehota, danach stromaufwärts durch die Täler in das Quellgebiet der Waag. Es gab zahlreiche Verzweigungen. Täglich verkehrten mehrere Güterzüge und bis 1965 fand auch regelmäßiger Personenverkehr bis Liptovska Teplička statt. Bei Bedarf verkehrten Sonderzüge oder wurden Sonderwagen für Touristen eingestellt.
In Liptovsky Hradok befanden sich die Betriebsleitung und der große Holzumschlagplatz.
1973 waren noch folgenden Lokomitiven im Bestand dieser Bahn:

U 45902	Dt n2 Bp 4279/1916	Typ MÁV 490, geliefert als V.E.V.1
903	Dt n2 Bp 4280/1916	Typ MÁV 492, geliefert als V.E.V.2
905	Dt n2 O & K 1711/1916	
U 46902	Dt n2 Bp 5278/1942	ex U 45.904
—	Ct n2 O & K 7063/1915	vor 1970 abgestellt
—	D h2 Skoda 2064/1950	Type „Kc 4", für UdSSR bestimmt in 750-mm-Spurweite, vom Eisenhüttenwerk Podbrezova übernommen, vermutlich bei der PLŽ nie in Betrieb
—	C dh Györ 023/1961	Typ „Raba"
—	C dh Györ 032/1961	Typ „Raba"
M 21 003	4× Tatra 63727/1948	mit Teilen der M 21.008 zweiachsig umgebaut
006	4× Tatra 63726/1947	zum Beiwagen umgebaut.

Der zweiachsige Triebwagen wurde von der Strecke Jindřichuv Hradec—Obrataň, der vierachsige von der Strecke Tremešna v. Sl.—Osoblaha übernommen.
Der Güterwagenpark bestand, außer zwei, von der MÁV übernommenen gedeckten Wagen, nur aus offenen Wagen. Bei den Personenwagen waren vorhanden: zwei ehemalige Straßenbahnwagen, zwei Schmalspurwagen (Typ MÁV), ein in eigener Werkstatt rekonstruierter Wagen und ein vierachsiger Aussichtswagen Ba 14. Für den Bau des letzteren wurden zwei Wagenkästen der ehemaligen Chorinskyschen Schloßbahn in Vesely n. M. und angeblich Sitzbänke der ehemaligen Prager Pferdetramway verwendet.

4.3. Zakamenska Lesna Železnica

Die Waldbahn Zakamenne, unweit von Žilina in den Beskiden gelegen, wurde erst nach dem ersten Weltkrieg fertiggestellt. Ihre Aufgabe war es, das Holz des Orava-Gebiets an die Eisenbahnstrecken der Kaschau—Oderberger Eisenbahn heranzuführen. Nach 1920 verblieb der westliche Teil der Bahn in Privatbesitz, während beim östlichen Teil 96% der Aktien in das Eigentum der damaligen ČSR übergingen. Trotzdem wurde festgelegt, die Hauptstrecken, die sich im Raum Chmura-Tanečnik am nächsten befanden, zu vereinen.
Ursprünglich sollte dieses Waldbahnnetz eine Länge von 120 km umfassen, die größte Ausdehnung erreichte es jedoch nach 1930 mit 96 km, nach den Hochwasserschäden im Jahre 1958 waren es sogar nur noch 50 km. Der Bau des Abschnitts Chmura-Tanečnik erwies sich als sehr schwierig, da auf eine Länge von etwa 5 km Steigungen bis 73 ‰ auftraten und mehrfach Spitzkehren angewandt werden mußten.
Die größte Holzmenge mit 160 000 m³ wurde 1950 befördert. Die Bahn ist seit 31. Dezember 1971 stillgelegt, eine Straße hat die ursprüngliche Trasse vielfach verdeckt. Zuletzt bestand die Strecke Oscadnica—Chmura—Tanečnik—Zakamenne—Breznansky Mlyn. Die Zweiglinien Breza—Lokca wurden 1958, Nova Bystrica—Harvelka bzw. Podkycerova 1955 stillgelegt.

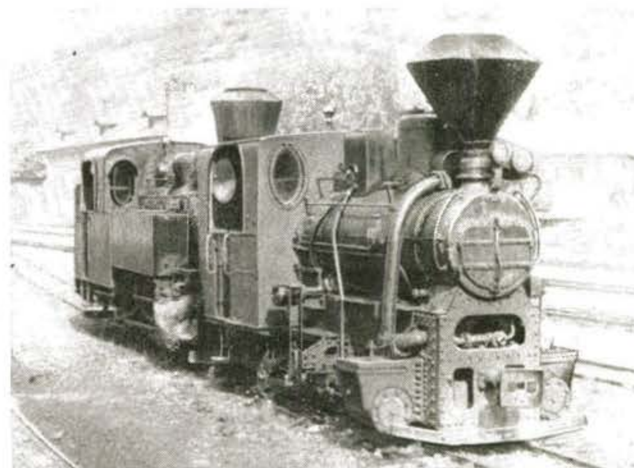
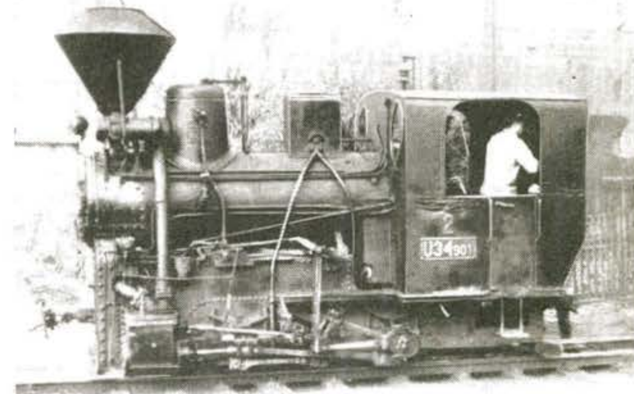


Bild 7 Wohlverdiente Rast: U 34.901 und U 34.902 in Čierny Balog (Aufnahme: 1971)...

Bild 8 ...und hier nochmals die U 34.901 der Hronec-Bahn in der Ortschaft Hronec (Aufnahme: 1973)



Die Zentralwerkstatt der Bahn befand sich in Zakamenne, wobei der Lokbetrieb auf der Strecke aufgeteilt war. Durchfuhren die Züge die gesamte Strecke, so kam es unterwegs zu mehrmaligem Lokwechsel.
Außer der Indienststellung von *Raba*-Diesellokomotiven gab es keine weitere Modernisierung des Lokomotivparks, so daß die Zakamenne-Bahn das bunteste Bild aller Waldeisenbahnen bot. Für Sonderfahrten im Personenverkehr standen ein Dienstwagen, nach MÁV-Normalien des Jahres 1916 gebaut, und ein Personenwagen zur Verfügung.
Alle Fahrzeuge sind in Zakamenne und Osčadnica abgestellt und nach und nach zerlegt worden.
Triebfahrzeugbestand:

1 ex 2	Dt n2	Bp 4281/16	Type MÁV 490, zuletzt im Betrieb
2 ex 1	Dt n2	4282/16	Ersatzteilspender
2	Ct n2	O & K 9423/20	von Spisska Nova Ves, Schrott
U 8070	Ct n2	KrMü 8070/27	zuletzt im Betrieb
15233	Dt n2	ČKD 1441/28	zuletzt abgestellt, mit Kobelrauchfang
154	Dt n2	KrMa 15491/39	zuletzt im Betrieb
—	Dt n2	He 20615/26	zuletzt in Reparatur, Kobelrauchfang
—	Dt n2	KrMü 7197/16	zuletzt in Reparatur, Kobelrauchfang
—	Dt n2	Bp 2211/08	Type MÁV 490, Schrott
—	Dt n2	ČKD 1543/31	zuletzt im Betrieb
12484	B dm	O & K Prag	zuletzt im Betrieb
—	C dm	Deutz 4260/	zuletzt in Reparatur
—	C dh	Györ 029/61	zuletzt betriebsfähig
—	C dh	030/61	zuletzt betriebsfähig.



Bild 9 Lokomotive Nr. 3 der Hronec-Bahn im Mai 1973 in Dobroš

Bild 10 Raba-Diesellok auf der Klementka-Strecke der Hronec-Bahn bei der Abzweigung Hronček (Aufnahme: 1975)



4.4. „Waldbahn Hronec" (Hronecka Lesná Železnica)

1908 wurde die größte aller slowakischen Waldeisenbahnen gegründet. Sie erstreckt sich in einem schwierigen Gelände auf der Nordseite des Slowakischen Erzgebirges und hatte Anschluß an die 4 km lange regelspurige Nebenbahn Podbrezova—Hrocec, bei der der Reiseverkehr inzwischen eingestellt worden ist. Die Holzabfuhr erfolgt jedoch noch von der Waldbahn Hronec über diese Nebenbahn zur 1903 eröffneten Hauptstrecke Zvolen—Červena Skala. Die Hronec-Waldbahn wird als die „Königin der Waldbahnen" bezeichnet und erreichte von 1938 bis 1952 mit 125 km Streckenlänge ihre größte Ausdehnung.
Infolge der erheblichen Beförderungsmengen und des schwierigen Terrains für einen Straßenbau wird die Waldbahn Hronec noch bis 1978 der bedeutendste Verkehrsträger des Slowakischen Erzgebirges bleiben. Allerdings gibt es bereits erhebliche Streckenreduzierungen. Die Hauptachse bildet die Strecke Stiavnicka—Hronec—Čierny Balog—Šaling. Hauptbahnhof ist Hronec, wo sich auch das Heizhaus, die Reparaturwerkstatt und die Betriebsleitung befinden. Von hier aus führte eine Strecke über den bedeutenden Punkt Hronček (Abzweigung zur Flügelbahn Kysla mit 60 ‰ Neigung) nach Klementka in etwa 900 m Höhe. Diese Strecke befahren nur noch *Raba*-Diesellokomotiven. Vom zweiten Knotenpunkt Čierny Balog, wo auch die Dampflokomotiven stationiert sind, führt eine Flügelbahn durch das Vydrovo-Tal. Das gesamte Netz der Bahn zählt zu den schönsten Bahnlinien in der ČSSR. Täglich verkehren mehrere Zugpaare auf den Strecken. Da bei der Waldbahn Hronec des öfteren die Lokomotivnummern verändert wurden, ist es schwierig, eine genaue Statistik aufzustellen.
Im August 1965 waren sieben Dampflokomotiven, drei Diesellokomotiven und sechs Lkw (Straßenverkehr) eingesetzt.

Triebfahrzeugpark:

—	1^{I}	Ct n2	ČKD	2609/1948	nach Zakamenne
U 35.901	1^{II}	Ct n2	ČKD	2609/1948	im Betrieb
U 34.901	2	Ct n2	Bp	2282/1909	ex U 34.902 im Betrieb
—	3	Ct n2	ČKD	2608/1948	im Betrieb
U 45.901	4	Dt n2	ČKD	1544/1931	verkauft an eine Firma Cervena Skala
U 35.902	5	Ct n2	ČKD	2611/1948	dienstfähig
U 46.901	6	Dt n2	Bp	5277/42	1973 nicht gesichtet
—	7	Ct n2	ČKD	2610/48	im Betrieb
—	8				wurde 1^{II}
—	—	B'B'dh	Györ	024/61	im Betrieb
—	—	B'B'dh	Györ	026/61	im Betrieb
—	—	B'B'dh	Györ	/61	im Betrieb.

Für leichte Rangierarbeiten ist noch eine Eigenbau-Diesellokomotive (dieselelektrisch mit Kettenantrieb) vorhanden. Der Bahn stehen mehr als 200 Drehschemel- und 60 Plateauwagen zur Verfügung. Der reguläre Personenverkehr ist seit etwa 1967 eingestellt. Berufsverkehr und Sonderfahrten werden mit in eigener Werkstatt angefertigten Personenwagen abgewickelt.
Von der 1933 stillgelegten ČSD-Schmalspurbahn Ondrašov—Dvorce steht noch der Güterwagen Biz/u 2020 (Graz 1898) im Einsatz. Unter den ausgemusterten Personenwagen befanden sich auch vierachsige Straßenbahnbeiwagen (ex Teplice v. C., ex Remscheid).

GÜNTER BARTHEL (DMV), Erfurt

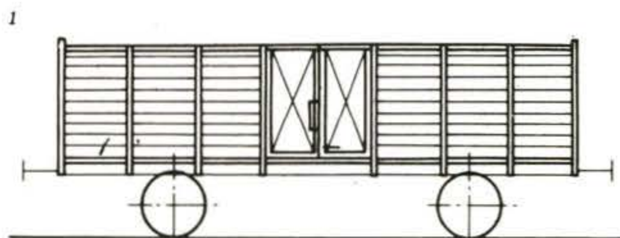
Eisenbahnepochen und Modellbahn

Vier Varianten eines O-Wagens

Dieser Beitrag soll Versuch und Anregung sein, der geschichtlichen und technischen Entwicklung eines Güterwagens nachzugehen.
Er soll weiterhin als Beispiel dienen, welche Überlegungen und Maßnahmen notwendig sind, um den Einsatz eines Fahrzeugs auf der Modellbahnanlage entsprechend der gewählten Eisenbahnepoche vornehmen zu können.
Immer mehr Modelleisenbahner bekennen sich nicht nur zu einer örtlichen und thematischen Gestaltung ihrer Modellbahnanlage, sondern auch zur zeitlichen.
Deshalb soll der Beitrag Anstoß geben, diesem Problem Aufmerksamkeit zu schenken.
Als Beispiel dient das Modell des offenen Güterwagens des VEB K PIKO 5/121-01. Aus ihm lassen sich mit wenig Aufwand vier verschiedene Wagentypen entwickeln, so daß auch ein unterschiedlicher Einsatz in verschiedenen Perioden der Eisenbahnepochen möglich ist. D. h. präzise, daß z. B. diese Wagen 19 verschiedene Wagenanschriften tragen können.
Da der Achsstand (4,5 m beim Vorbild) bei allen Typen der gleiche ist, sind nur wenige Veränderungen am Wagenkasten erforderlich. Sie betreffen lediglich die Verstärkungsstreben und die Puffer. (Die Veränderungen, die durch die Weiterentwicklung der Achslager entstanden sind, fallen nicht so sehr ins Auge.)
Bei den Wagentypen 1 bis 3 sind alle Verstärkungsstreben zu entfernen. Die Streben unterhalb der Ladetüren können mit der Laubsäge abgetrennt werden. Die schräg laufenden Seitenstreben neben den Ladetüren muß man vorsichtig mit einem scharfen Messer oder einem kleinen Dreikantschaber abschaben, ohne dabei die Brettimitation zu verletzen. Die Wagentypen 2 und 3 erhalten nun neue Seitenstreben aus dünner Pappe oder starkem Karton.
Je nach der dargestellten Eisenbahnepoche sind die Puffer an den Wagentypen 1 bis 3 gegen sogenannte Stangenpuffer auszuwechseln, die von Werner Ilgner, 934 Marienberg, Freiberger Straße 10, bezogen werden können.

Wagentyp 1

1891 entwickelte und baute die preußische Staatsbahn nach ihren „Normalien für Betriebsmittel" einen „Kokswagen von 15 000 kg Ladegewicht" mit einer Tragfähigkeit von maximal 15 700 kg (Bilder 1 und 2).
Dieser Wagentyp wurde 1924 bei der Übernahme durch die

1


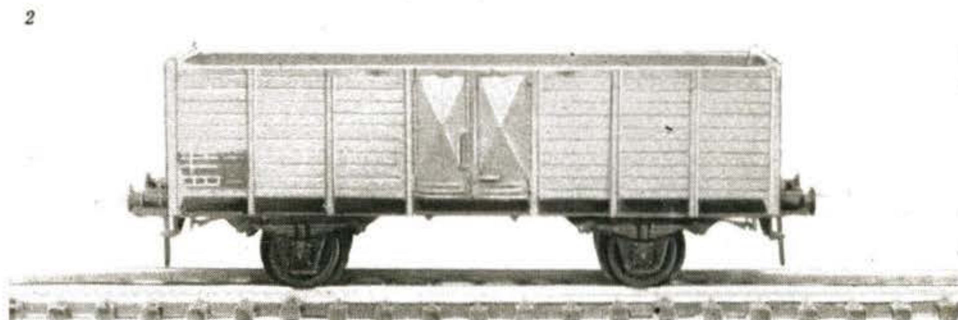
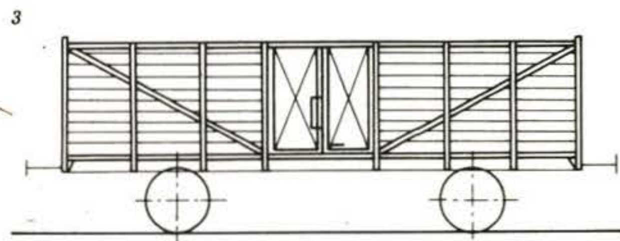
2


Bild 1 Skizze des Kokswagens von 15-t-Ladegewicht, Baujahr 1891, Länderbauart (KPEV)...
Bild 2 ...und hier das Modell des Kokswagens

3


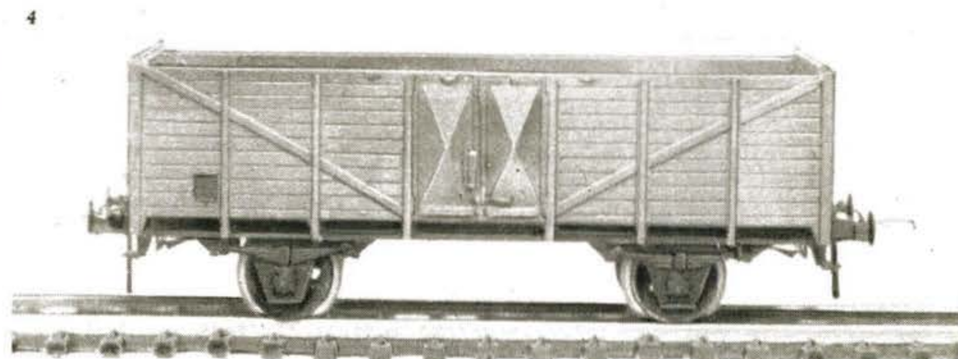
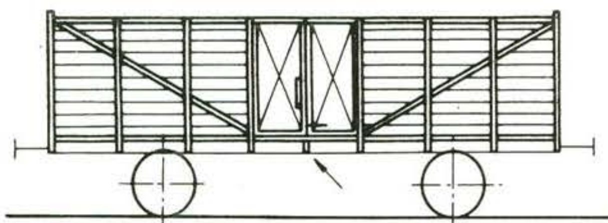
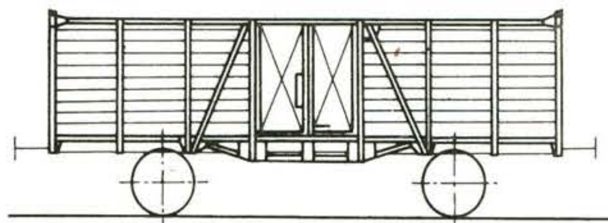
4


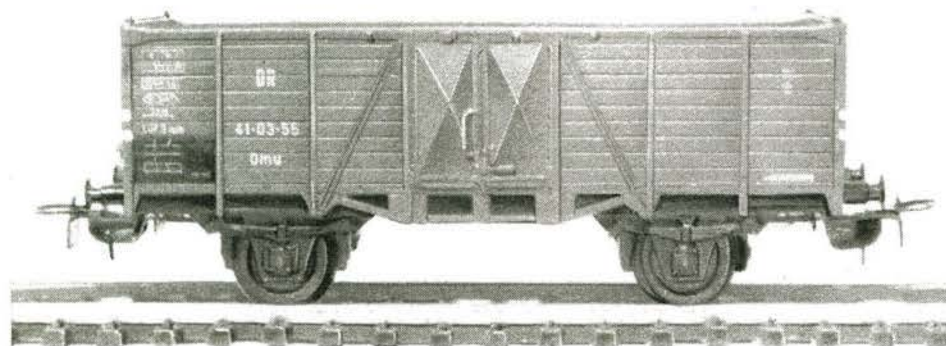
Bild 3 Skizze des offenen 20-t-Güterwagens, Baujahr 1910, Länderbauart (KPEV)
Bild 4 Modell des 1910 gebauten Güterwagens



5



6



7

Bild 5 Skizze des offenen 20-t-Güterwagens, Baujahr 1913, Verbandsbauart; Pfeil = Unterschied zu Bild 3
Bild 6 Skizze offener 20-t-Güterwagen (PIKO-H0-Modell), Baujahr 1924, Austauschbauart...
Bild 7 ... und hier das H0-Modell des VEB K PIKO

Fotos: Lars-Peter Barthel, Erfurt
Zeichnungen: Verfasser

Deutsche Reichsbahngesellschaft (DRG) als sogenannte „Länderbauart" in die Gattung „Münster", Gattungszeichen Oc, eingeordnet („c" bedeutete damals: hölzerne Wände, 130...190 cm hoch).
Nach 1952 erhielt er die Wagennummer Oc 28-01-01.

Wagentyp 2

Im Jahre 1910 wurde bei der preußischen Staatsbahn aus dem Wagentyp 1 ein 20-t-Wagen entwickelt (Bilder 3 und 4).
Als Ladegewicht war angegeben:

Koksladung	15 000 kg
Kohlen	20 000 kg
max. Tragfähigkeit	21 000 kg.

Von 1924 bis 1952 lief er unter der Gattungsbezeichnung **Om** „Ludwigshafen". Dabei bedeutete **„m"**: **m**ehr als 15 t Ladegewicht, also 20 t
Von 1952 bis 1969 trug er die Wagennummer Om 35-01-01 und ab 1970 die Nummer 521 4000-521 4999.

Tabelle O-Wagen (VEB K PIKO) 5/121-01

	Wagentyp 1 Umbau Länderbauart (K. P. E. V.)	Wagentyp 2 Umbau Länderbauart (K. P. E. V.)	Wagentyp 3 Umbau Verbandsbauart	Wagentyp 4 PIKO-Modell Austauschbauart (DRG)
Eisenbahnepoche II				
1. Periode 1885—1895	Kokswagen 15 t (1891)	—	—	—
2. Periode 1895—1910	Kokswagen 15 t (1891)	—	—	—
3. Periode 1910—1920	Kokswagen 15 t (1891)	O-Wagen 20 t (1910)	O-Wagen 20 t (1913)	—
Eisenbahnepoche III				
1. Periode 1920—1924	Kokswagen 15 t (1891)	O-Wagen 20 t (1910)	O-Wagen 20 t (1913)	—
2. Periode 1924—1933	Oc „Münster"	Om „Ludwigshafen"	Om „Essen" Om „Breslau"	Om „Königsberg" (1924)
3. Periode 1933—1945	Oc „Münster"	Om „Ludwigshafen"	Om „Essen" Om „Breslau"	Om „Königsberg" (1924)
Eisenbahnepoche IV				
1. Periode 1945—1952	Oc „Münster"	Om „Ludwigshafen"	Om „Essen" Om „Bitterfd."	Om „Köthen"
1952—1954	Oc 28-01-01	Om 35-01-01	Om 36-01-01 Om 37-80-01	Om 41-01-01
2. Periode 1954—1970	warhscheinl. ausgemustert	Om 35-01-01	Om 36-01-01 Om 37-80-01	Om 41-01-01
3. Periode ab 1970	—	521 4000 bis 521 4999	558 1000 bis 559 1999	559 6000 bis 559 9999

Wagentyp 3

Als 1909 der Deutsche Staatswagenverband zur gemeinschaftlichen Benutzung der Güterwagen gegründet wurde, entstanden auch neue Vorschriften und Zeichnungen für den Güterwagenbau. Diese Musterentwürfe legten u. a. ein einheitliches Achslager für die Verbandswagen fest; auch entwickelte man ein neues Bremserhaus.
So wurde der Wagentyp 2 im Jahre 1913 als Wagen der „Verbandsbauart" nur durch eine Verstärkungsstrebe unter der Ladetür verändert (Bild 5).
Er lief von 1924 bis 1945 unter den Gattungsbezeichnungen Om „Essen" oder Om „Breslau", von 1945 bis 1952 unter den Gattungsbezeichnungen Om „Essen" oder Om „Bitterfeld". Von 1952 bis 1969 war er mit den Wagennummern Om 36-01-01 oder Om 37-80-01 und ab 1970 mit den Nummern 558 1000-558 6499 oder 558 6500-559 1999 gekennzeichnet.

Wagentyp 4

Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn wurden neben neuen Konstruktionsmustern für Lokomotiven und Personenwagen auch solche für Güterwagen aufgestellt. Durch die inzwischen weiterentwickelten industriellen Fertigungsmethoden, die einen Austausch einzelner Baugruppen untereinander zuließen entstand der Begriff „Austauschbauart".
Dieser erstmalig 1924 gefertigten Fahrzeugtyp lag für das PIKO-Modell zugrunde (Bilder 6 und 7).
In den Jahren von 1924 bis 1945, unter dem Gattungszeichen Om „Königsberg" laufend, wurde der Wagen von 1945 bis 1952 in Om „Köthen" eingeordnet. Von 1952 bis 1969 erhielt er die Wagennummer Om 41-01-01, ab 1970 die Nummer 559 6000-559 9999.
Die nebenstehende Tabelle gibt noch einmal eine Übersicht über die vier Wagentypen wieder.

Dipl.-Ing. DEZIDER SELECKÝ (ČsMOS), Bratislava

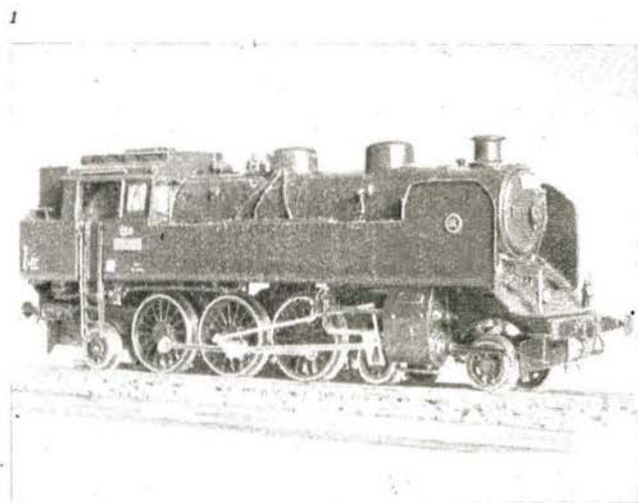
Modellbahnwesen in der ČSSR

Wie überall in Europa, waren es auch im Gebiet der damaligen Tschechoslowakei die industriell gefertigten Spielzeug-Eisenbahnen, die die Anfänge des Modelleisenbahnwesens darstellten. Die Anfänge gehen auf die 30er Jahre zurück, als auch im ehemaligen Deutschland die Modellbahnära begann, und tatsächlich sind die ersten Schritte beider Länder in dieser Richtung eng miteinander verbunden. Die damals in der Tschechoslowakei ersten, bekannten Modellbahnen waren deutsche Produkte. Es kamen dann zwar auch heimische Erzeugnisse hinzu, die einen hoffnungsvollen Beginn verkörperten, sich aber aus verschiedenen Gründen nicht über das Anfangsstadium hinaus entwickelten.

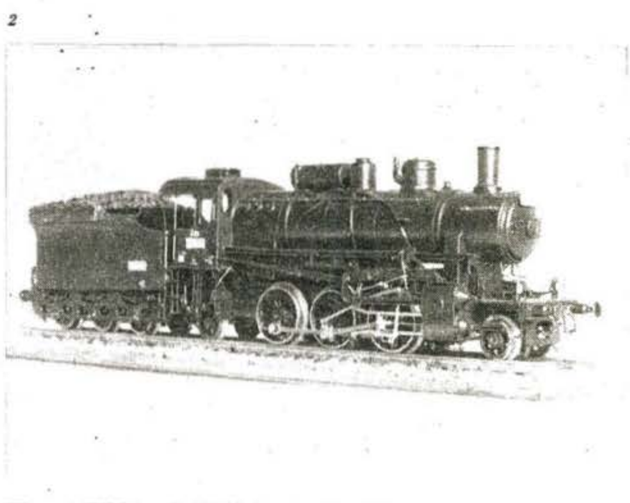
Die eigentliche Entwicklung zu einem Modellbahnwesen, im richtigen Sinne des Wortes, vollzog sich erst nach Ende des zweiten Weltkriegs. Die Generation, die sich vor dem Kriege mit dem Modellbahnbau beschäftigt hatte, ging nach Beseitigung der Kriegsschäden daran, mit primitiven Mitteln unter Verwendung von Abfallmaterial und den Resten der Anlagen, neue Modelleisenbahnanlagen und -fahrzeuge zu bauen. Erstmals begannen sie auch, sich zu organisieren. Teilweise der Not gehorchend, aber auch aus schöpferischen Motiven heraus verwendeten damals einige Modelleisenbahner neue Materialien und ihre selbst entwickelte Technologie stand z. T. auf einem hohen Niveau. Stellvertretend für all diese findigen Köpfe soll hier Freund Maruna erwähnt werden, dessen Fahrzeuge, aus Papier hergestellt, für den Betrachter ein wahrer Genuß sind.

Organisiert hatten sich die Modelleisenbahner, aber die Organisation fand noch keine Massenbasis. So bedurfte es wiederum eines Anstoßes, diesmal jedoch kam er aus einem befreundeten Land, aus der inzwischen gegründeten Deutschen Demokratischen Republik. Bereits die ersten — nach heutigen Gesichtspunkten sicher nicht vollendeten — importierten Modelleisenbahngarnituren von PIKO lösten ein großes Echo aus und warben, vor allem auch Jugendliche, für die Beschäftigung mit der Modellbahn. Und wie schon einmal, war es der äußere Anstoß, der die einheimische Industrie veranlaßte, auf diesem Gebiet aktiv zu werden. Erste Versuche gelangen und so wurden interessante Vorbilder ausgewählt, Konstruktionsgrundlagen geschaffen, teilweise auch die Herstellungsformen gefräst und sogar einige Erzeugnisse (z. B. ein ganzes Sortiment von H0-Gleisen) gefertigt und verkauft. Nach Prüfung der ökonomischen Gesichtspunkte wurde aber im Rahmen des RGW entschieden, daß die Produktion in der ČSSR nicht weiter auszubauen ist, besonders im Hinblick darauf, daß die großzügige Entwicklung dieser Produktion in der DDR den Bedarf der tschechoslowakischen Modelleisenbahner dekken kann. Bei der Vereinbarung wurde auch versichert, den Modelleisenbahnern unseres Landes Fahrzeuge tschechoslowakischer Konstruktion zur Verfügung zu stellen. Der

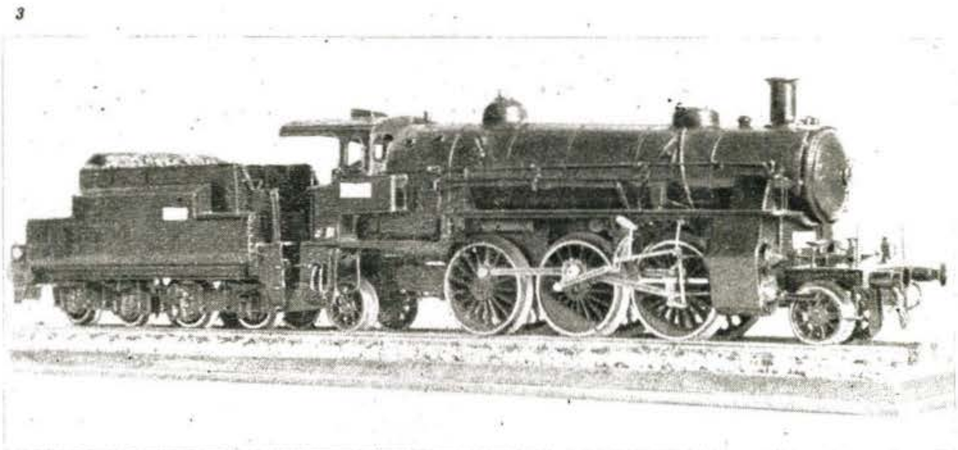
1



2



3



Bilder 1 bis 3 Unter den fleißigen Händen von Herrn M. Visek aus Nedakomice (ČSSR) entstanden die Lok-Modelle der ČSD-Baureihen 354.1, 344.4 mit Tender und 365.3 ebenfalls mit Tender

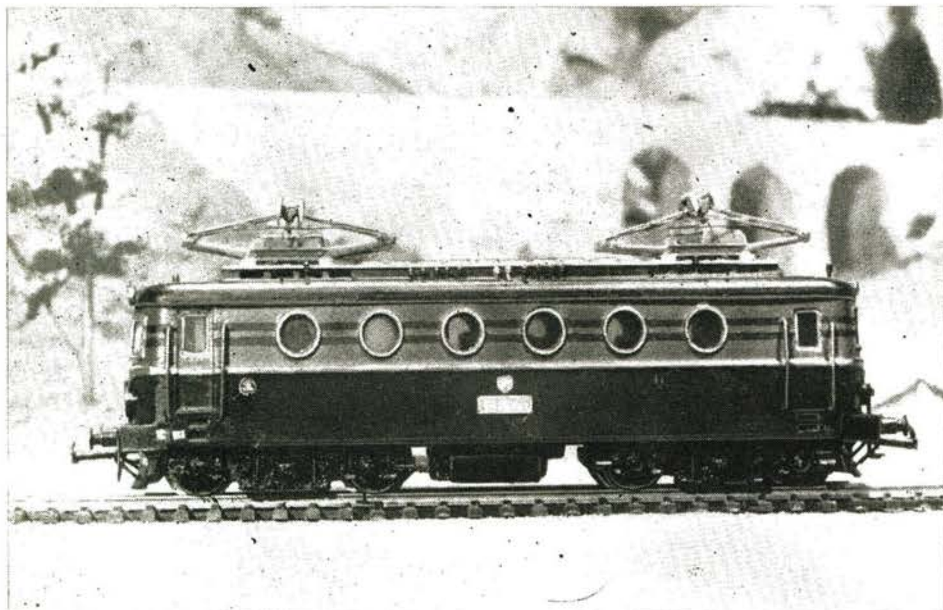


Bild 4 Dieses Ellok-Modell, in der Nenngröße H0 ausgeführt, ist eine Kollektivarbeit des Klubs Plzen

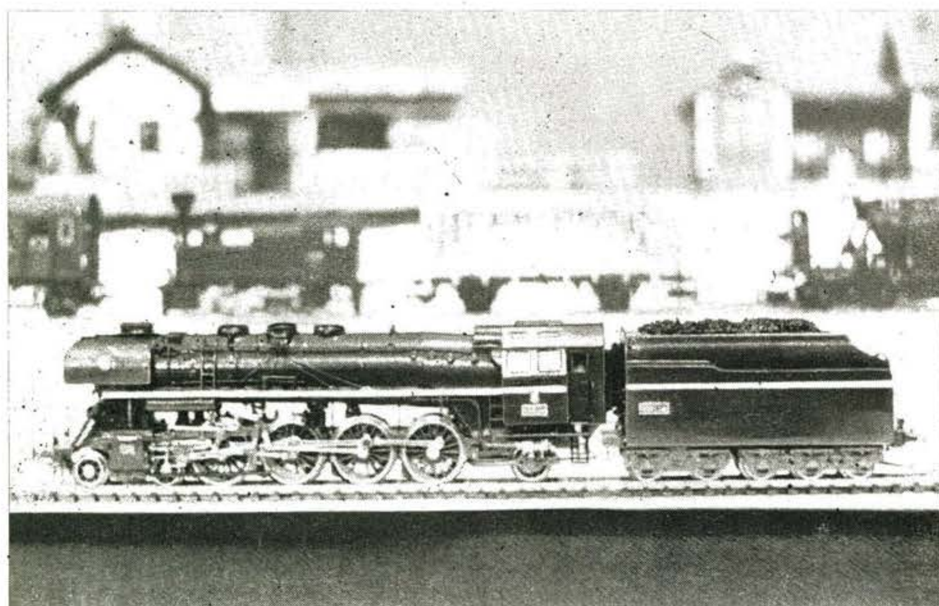


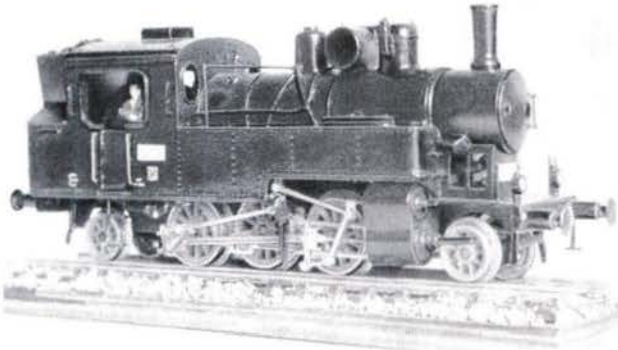
Bild 5 Ebenfalls aus Plzen stammt das Modell der BR 498.1, daß Herr A. Vajner herstellte

Vereinbarung wurde seitens der Modellbahn-Industrie der DDR ständig und qualitätsgerecht nachgekommen und förderte damit auch die Entwicklung des Modellbahnwesens in der ČSSR. Aus diesem Grunde sei hier den Zuständigen in der DDR ein Dank ausgesprochen, insbesondere auch den Modellbahnfreunden in der DDR, die mit den ČSSR-Modellbahnern auf persönlicher, Klub- und Verbandsebene sehr gute, wirklich freundschaftliche Beziehungen pflegen.
Heute sind etwa 500 Modelleisenbahner der ČSSR in ungefähr 50 Klubs organisiert und zwar im Rahmen des Modellbauklubs der Organisation ZVAZARM.
Die Tätigkeit der Modelleisenbahner wird überwiegend in den Klubs abgewickelt, wo sie zusammen an den Klubanlagen arbeiten, Erfahrungen austauschen und neue Technologien erlernen, also ähnlich wie es auch in der DDR der Fall ist. Dem Vergleich der Resultate ihrer Arbeit dienen die Klub-, Kreis- und Bezirkswettbewerbe und schließlich der Tschechische und Slowakische Nationalwettbewerb, von wo aus die besten Modelle zum ganzstaatlichen ČSSR-Wettbewerb gelangen. Dort werden die repräsentativsten Modelle für den Internationalen Wettbewerb ausgewählt, den der ČsMOS (tschechoslowakischer Modellbauklub) gemeinsam mit dem DMV der DDR, dem MÁVOE der Ungarischen Volksrepublik, dem LOK der Volksrepublik Polen u. a. schon viele Jahre veranstaltet.
Die Modelleisenbahner der ČSSR sind seit 1963 als 14. Nationalverband dem MOROP beigetreten und seitdem beteiligen sie sich an der Arbeit dieser Organisation, in enger Zusammenarbeit mit den Vertretern der Bruderorganisationen aus den anderen sozialistischen Ländern, die ebenfalls Mitglieder des MOROP sind. Im Rahmen der Aufgaben des MOROP organisierte der ČsMOS die Zwischentagung des Technischen Ausschusses des MOROP im Jahre 1975 und bereitete den MOROP-Kongreß 1976 in der ČSSR vor, der dann zu einem vollen Erfolg wurde. Die tschechoslowakischen Modelleisenbahner verstanden es, allen Modellbahnfreunden und Freunden der Eisenbahn, ein angenehmes Zusammentreffen zu bieten, um die friedliche Zusammenarbeit zwischen den Nationen im Sinne der Schlußakte von Helsinki zu vertiefen. Dabei wurden die Modelleisenbahner aus der DDR, mit denen die ČSSR-Modelleisenbahner die engsten Kontakte unterhalten, besonders herzlich willkommen geheißen.
Vom Können und den Fähigkeiten der Modelleisenbahner der ČSSR zeugen die dem Beitrag beigestellten Fotos von Lok-Modellen.

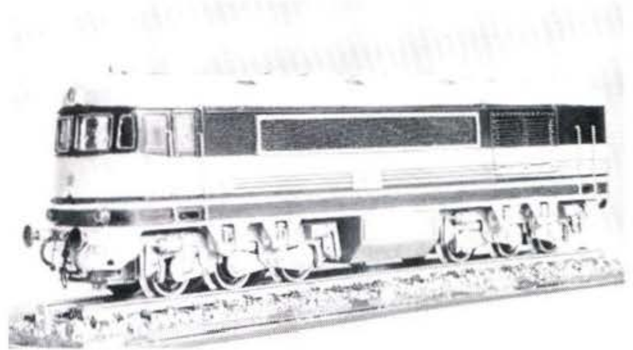
Modelleisenbahnwesen in der ČSSR

Bilder 6 bis 10: Herr M. Višek ist einer der fleißigsten und erfolgreichsten Modelleisenbahnbauer der ČSSR. Deshalb zeigen wir auf dieser Seite noch eine Auswahl der in seiner „Werkstatt" hergestellten Modelle, die eine große Vielfalt und Präzision erkennen lassen. Fotos: Dezider Selecký, Bratislava

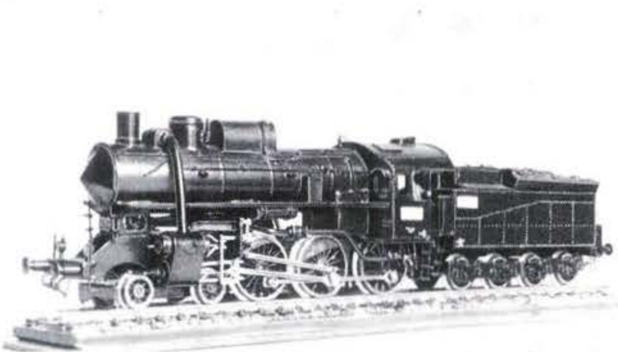
6



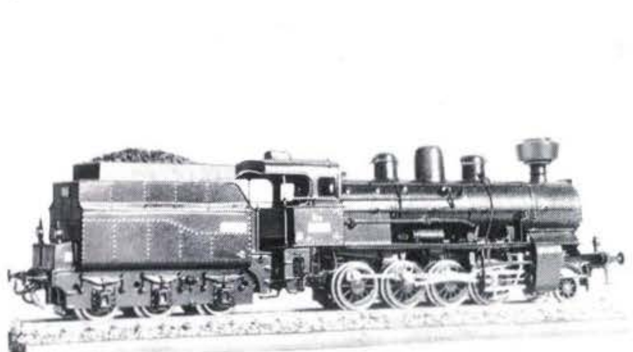
8



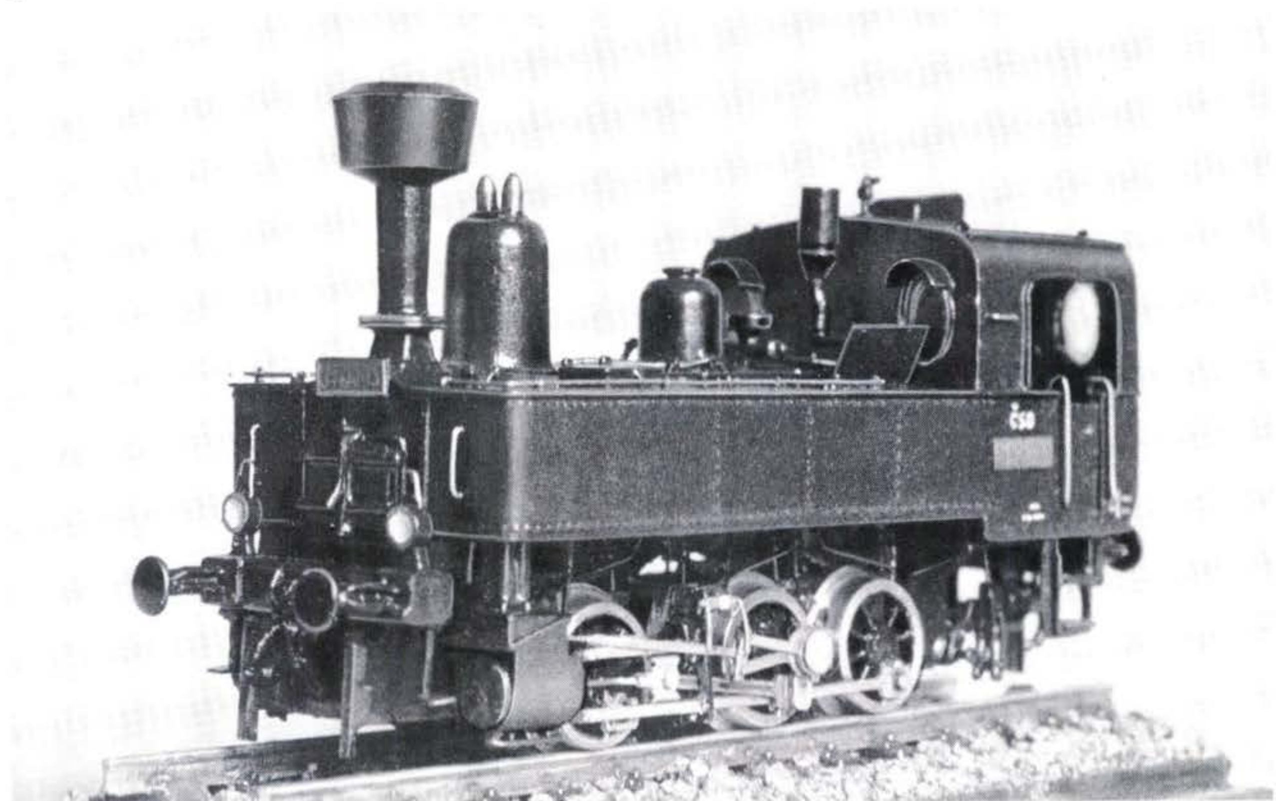
7



9



10



Freilandbetrieb im Maßstab 1:22,5

Auf dem Grundstück unseres Lesers Günter Harndt aus Berlin entstand eine Gartenanlage mit 45-mm-Spurweite, in Anlehnung an die Steiermärkischen Landesbahnen (STMLB) in Österreich.

Das dazu benötigte Gleismaterial wurde aus alten Schienen der Firma Märklin hergestellt. Jede einzelne Schiene aus Weißblech ist kadmiert, um sie wetterbeständig zu machen. Schienenfuß und -steg erhielten einen braunen Rostschutzanstrich. Als Unterbau wurden 110 mm breite und 10 mm dicke Holzspanplatten verwandt, auf denen dann im Abstand von 50 mm Schwellen aus Eichenholz geleimt sind. Dieser Unterbau erhielt zunächst einen Firnisanstrich und wurde abschließend mit maschinengrauer Ölfarbe gestrichen. Die Schwellen sind noch gesondert mit Carbolineum getränkt worden. Mit Dachpappensplit erfolgte dann das Einschottern der Gleise, wobei vorher die Schienen mit Nägeln auf den Schwellen befestigt wurden. Die fertigen Gleisjoche sind bis zu 1 m lang. So entstanden mit der Zeit eine Gleislänge von 86 m, 13 Weichen und 5 Prellböcke.

Von den insgesamt 13 Weichen werden 9, die ausschließlich im Bahnhofsbereich verlegt sind, von Hand bedient. Außerhalb davon kommen dann noch einige Federweichen zur Anwendung, um die Verdrahtung einzusparen.

Als Triebfahrzeuge stehen nur Dampflokomotivmodelle im Einsatz. Einmal sind es B-Lokomotiven und zum anderen C1-Tenderloks österreichischer Bauart sowie eine Schlepptenderlok und eine schwere 1E1-Tenderlokomotive für Holztransporte. Der Wagenpark setzt sich aus zwei- und vierachsigen Personen-, Gepäck- und Postwagen sowie Güterwagen, die ebenfalls Zwei- und Vierachser sind, zusammen. Die Güterwagen sind zum größten Teil O-Wagen und Rungenwagen für den Holztransport.

1



Bild 1 Vorbereitung auf den nächsten Einsatz: Das C1- und B-Lokmodell werden vor dem Lokschuppen mit Kohle und Wasser versorgt, während der mit einer Tenderlok bespannte Güterzug gerade am Lokschuppen vorbei aus Bf A ausfährt...

Bild 2 ...und hier noch ein Blick ins Detail

Bild 3 Personenzug auf der leichten Steigung in Richtung Bf B...

2



3



Bahnhof A
EG
Sträucher
Bäumchen
Moos
Lokschuppen
Gehwegplatten
Schilfgras
Rasen
Lärche
Bahnhof C
Laubbaum
Rasen
Rasen
Laubbaum
Tanne
Bahnhof B
Heide
Gehwegplatten

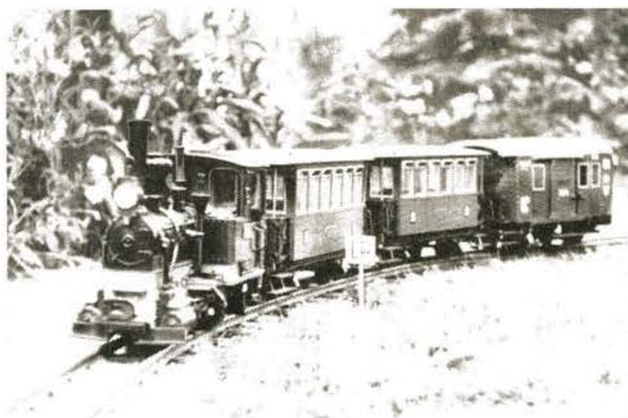


Bild 4 ... *und hier ein Personenzug in der Kurve, die sich an die Ausfahrt des Bf A anschließt.*
Fotos: Karl Scheidler, Berlin

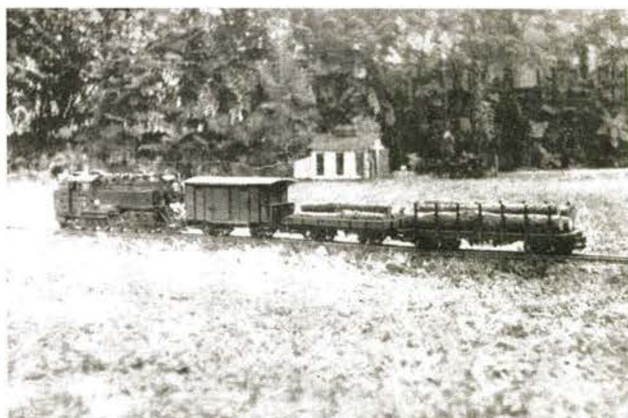


Bild 5 *Holztransport auf der Strecke: der Zug wird von einem 1E1-Tenderlok-Modell gefördert und im Hintergrund ist noch einmal der Lokschuppen zu erkennen.*

Zum Fahrbetrieb ist folgendes zu sagen: Der Ausgangsbahnhof A ist ein Kopfbahnhof und besitzt drei Gleise mit einem zweiständigen Lokschuppen, einer Bekohlungsanlage und einem Wasserkran. Ein Gleis ist für die Einfahrt von Personenzügen vorgesehen, das zweite Gleis dient als Lokumsetzgleis und das dritte ist den Güterzügen vorbehalten. In Erweiterung des Bahnhofs kommen noch ein Empfangsgebäude und am Ende des Gütergleises ein Güterschuppen mit Kopframpe hinzu.
Die Ausfahrt der Züge erfolgt über das Lokumsetzgleis hinter dem Lokschuppen vorbei. In einer langen Steigung (etwa 1:30) führt dann das Gleis zum Bahnhof B, wo der Gegenzug vom Endbahnhof C erwartet wird. Alle Personenzüge werden im Bahnhof C umgesetzt, nur Güterzüge werden darüber hinaus zwecks Holzabtransport weitergeführt. Der Bahnhof C erhält in der Perspektive am Abstellgleis noch ein Sägewerk. Von dort fahren dann die beladenen Güterzüge über Bahnhof B zum Bahnhof A.

Zur elektrischen Ausrüstung der Anlage gehören zwei Trafos, installiert bei den Bahnhöfen A und C. Der Regelbereich eines jeden Trafos reicht nur bis zum Bahnhof B. Ist hier ein Zug eingefahren, so verhindern eingebaute Dioden die Rückfahrt des Zuges. Die Weiterfahrt erfolgt dann vom anderen Trafo aus. Außerdem besteht aber die Möglichkeit, wenn beide Trafos in der gleichen Betriebsrichtung gestellt sind, für einen Rundumverkehr über das Gleisdreieck hinaus.

ANDREAS RIEDEL (DMV), Magdeburg

95 Jahre Görlitzer Straßenbahn

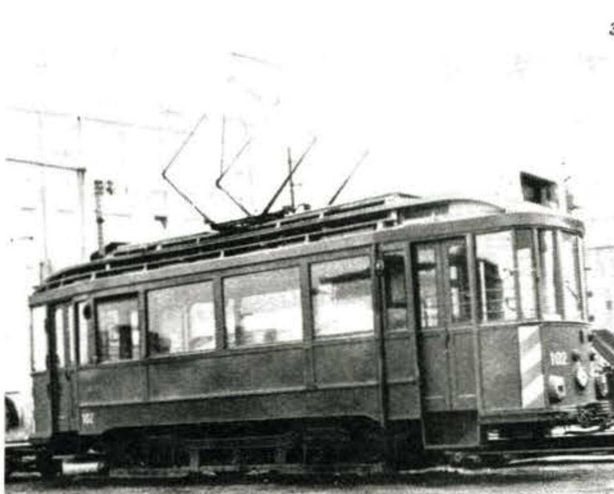
1. Geschichtlicher Abriß

Im Jahre 1881, also zu einer Zeit, wo in vielen größeren Städten Deutschlands die Pferdebahn aufkam, wurde in Görlitz ein Vertrag über den Bau einer Pferdeeisenbahn abgeschlossen, der zunächst eine Gültigkeit von 40 Jahren haben sollte. Damit wurde Görlitz eine der ersten deutschen Städte, die über dieses Verkehrsmittel verfügten. Die Einweihung erfolgte am 25. Mai 1882. Die Spurweite dieser „Pferde-Schienen-Eisenbahn" betrug 1435 mm. Zum Einsatz kamen zunächst 10 einfache Wagen, die jeweils für 14 Fahrgäste vorgesehen waren. Die erste Linie verlief vom Nikolaigraben zum Bahnhof und hatte eine Länge von 2,5 km. Nach der Errichtung weiterer Streckenabschnitte, z. B. der 1,6 km langen Ringbahn vom Kaisertrutz über die Bautzner Straße—Hauptbahnhof zur Salomonstraße, betrug 1897 die Gesamtstreckenlänge 11,3 km, was für die damalige Zeit beachtlich war. Mit dem Jahre 1897 begann die Elektrifizierung der Pferdeeisenbahn Görlitz, nachdem die *AEG* am 1. Oktober 1896 das Objekt erworben hatte. Bemerkenswert ist, daß in Görlitz gleichzeitig eine Umstellung auf 1000-mm-Spurweite erfolgte.
Diese Arbeiten waren im Jahre 1902 abgeschlossen. Mit der Einführung des elektrischen Betriebs wurde aber auch die Errichtung eines neuen Straßenbahndepots erforderlich. Der Bau der Halle erfolgte im Jahre 1910. Diese Anlagen an der Zittauer Straße bilden noch heute das Betriebsgelände der Görlitzer Verkehrsbetriebe.
Für den Linienverkehr wurden 1897 etwa 30 Triebwagen von der Firma *Christoph & Unmack* Niesky erworben. Einige weitere kamen durch Umsetzung nach Görlitz, so daß um 1910 26 Triebwagen vorhanden waren. Die ehemaligen Pferdebahnwagen wurden als Beiwagen verwendet, nachdem man sie konstruktiv verändert hatte.
Bis zum ersten Weltkrieg erfolgte dann die Inbetriebnahme einiger Streckenabschnitte, die z. T. heute noch befahren werden, so zum Beispiel zur Landeskrone (1899) und zum Bezirkskrankenhaus (1907).
Bedingt durch den ersten Weltkrieg stagnierte zunächst der weitere Ausbau des Netzes. Weitere Schwierigkeiten ergaben sich durch den wirtschaftlichen Rückgang in Deutschland Anfang der zwanziger Jahre. Nach dem ersten Weltkrieg begann dann aber eine längst notwendig gewordene Rekonstruktion der Wagen und die Neubeschaffung von Trieb- und Beiwagen. Zwischen 1926 und 1928 lieferte die *Görlitzer Waggon- und Maschinenbau-AG* 16 Triebwagen an die Straßenbahn Görlitz aus. Außerdem wurden aus Dresden 9 Beiwagen Baujahr 1899 nach Görlitz umgesetzt. Die Modernisierung von 15 Motorwagen Baujahr 1897 nahm von 1936 bis 1938 die Waggonfabrik *C&U* in Niesky vor.
Die Streckenabschnitte in der Innenstadt wurden zweigleisig ausgebaut. Während des Jahres 1930 erfolgte die langersehnte Streckenverlängerung nach Weinhübel. Die letzten Vorhaben vor Ausbruch des zweiten Weltkriegs wurden mit der Erneuerung der Gleisanlagen am Hauptbahnhof und am Postplatz (1937) realisiert.
Der zweite Weltkrieg brachte die größte wirtschaftliche Niederlage seit Bestehen der Straßenbahn Görlitz mit sich. Das führte dazu, daß 1940 von 26 Motorwagen auf Grund

1



3



2



4



Bild 1 Triebwagen Nr. 15, Baujahr 1897, im Jahre 1961 auf dem Platz der Befreiung
Bild 2 Besonders für Kinder ein Anziehungspunkt: der aufgearbeitete Oldtimer-Triebwagen, Baujahr 1897, hier an der Landeskrone
Bild 3 WUMAG-Arbeitswagen 102^{III} (ex 30^{II}), Baujahr 1927, im Depot
Bild 4 An der Haltestelle „Schanze" steht der Triebwagen 35^{II} (Baujahr 1928) mit Anhänger zur Abfahrt bereit

fehlender Ersatzteile 16 betriebsunfähig waren, eine Bilanz, die sich bis Kriegsende noch verschärfte. Das war die Situation, in der man den Betrieb nach der Befreiung vom Hitlerfaschismus vorfand. Hinzu kamen heruntergerissene Fahrleitungen und Gleisschäden, ein Bild also, wie es sich in vielen Städten Deutschlands im Mai 1945 bot.

2. Entwicklung zum sozialistischen Nahverkehrsbetrieb (1945 bis zur Gegenwart)

Am 3. Juni 1945 begannen acht ehemalige Betriebsangehörige mit den Aufräumungsarbeiten. Erste und wichtigste Aufgabe war die Ermöglichung eines provisorischen Betriebes. Dazu war die Beseitigung von Fahrbahn- und Oberleitungsschäden dringend erforderlich. Nach notdürftigen Instandsetzungen konnten dann Ende Juni die ersten Triebwagen wieder verkehren.
Mit der Übergabe der Görlitzer Verkehrsbetriebe in die Hände des Volkes am 30. Juni 1946 wurde eine neue Etappe in der Geschichte dieses Nahverkehrbetriebs eingeleitet.
Zunächst begann eine planmäßige Erneuerung bestimmter Streckenabschnitte. Dafür bekamen die Verkehrsbetriebe Gleismaterial von der Industriebahn Meißen zur Verfügung gestellt. 1954 begann man dann Rillenschienen aus der UdSSR zu importieren, womit ein umfassender Umbau des Gleisnetzes begonnen werden konnte. Mitte der 50er Jahre wurde die Erneuerung des Wagenparks mit der Lieferung von vier *LOWA*-Beiwagen eingeleitet. In den darauffolgenden Jahren erhielt Görlitz noch weitere 9 Triebwagen und 8 Beiwagen. Ein Teil von ihnen wurde 1962 aus Plauen umgesetzt. Zu Pfingsten 1964 stellten die Verkehrsbetriebe den Görlitzern die ersten beiden Einrichtungswagen aus Gotha vor. Damit ihr Einsatz möglich wurde, errichtete man an beiden Endstellen der Linie 2 Wendevorrichtungen.
Zwischen 1967 und 1971 wurden alle alten Wagentypen aus dem Linienverkehr ausgemustert. Ausnahme bildeten die traditionellen *WUMAG*-Fahrzeuge, die durch technische Verbesserungen (neue Blinker, Kleinspannungsanlage usw.) den gestiegenen Anforderungen entsprachen.
Heute sind nun auch die letzten *LOWA*-Beiwagen von den Strecken verschwunden. An ihre Stelle traten Reko-Wagen BZ 70/1 aus dem Raw Schöneweide. Sie verkehren nun zusammen mit den verbliebenen *WUMAG*-Triebwagen bzw. den beiden *LOWA*-Triebwagen 1 III und 2 III.

3. Perspektive der Straßenbahn in Görlitz

Nachdem 1967 die Linie 3 vom Platz der Befreiung bis zur Stadthalle (vor 1945 bis Görlitz-Moys) stillgelegt wurde, soll nun auch die Linie 1 in den nächsten Jahren verkürzt werden. Damit wird der Verkehr vom Haus der Jugend nach Weinhübel künftig von Omnibussen übernommen. Die Vorbereitung des Omnibusparks für diese Orientierung begann bereits im Jahre 1974. Außerdem sollen später auch neue Omnibuslinien das geplante Neubaugebiet Görlitz-Nord mit dem Zentrum verbinden.
Bis vor wenigen Jahren dachte man noch an eine völlige Stillegung des Straßenbahnverkehrs in Görlitz. Der IX. Parteitag der SED jedoch gab der Straßenbahn Görlitz noch eine Perspektive für mehrere Jahrzehnte. Demgemäß werden in den nächsten Jahren weitere Fahrzeuge aus Gera, Halle und Plauen nach Görlitz umgesetzt.
Der Betriebsbahnhof, der in den Jahren 1970/72 rekonstruiert wurde, ermöglicht eine sachgemäße Instandhaltung des Wagenparks, so daß abschließend festgestellt werden kann, daß der Betrieb auch in technischer Hinsicht für die bevorstehenden Aufgaben gerüstet ist.

4. Das Streckennetz

Insgesamt verfügt das Görlitzer Straßenbahnnetz heute über 20 km Gleisgänge, der größte Teil davon ist ungefähr 15 bis 20 Jahre alt. Deshalb werden nun planmäßig einzelne Streckenabschnitte, besonders in der Innenstadt, erneuert. Dabei wird mehr und mehr mit Großverbundplatten gearbeitet. Für die Speisung der Fahrleitungen steht ein



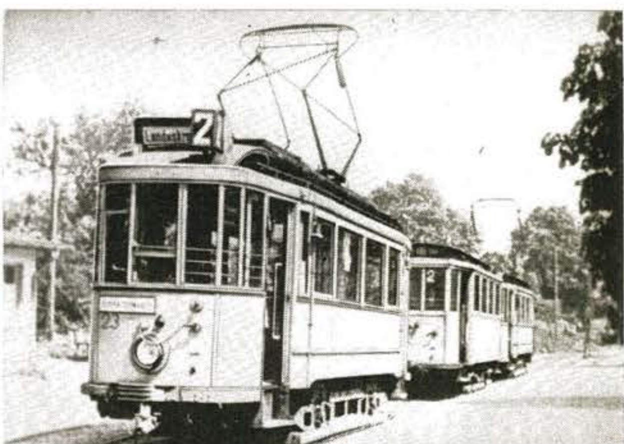
5

Bild 5 WUMAG-Triebwagen Baujahr 1928, Umbau 1957, hier als Gerätewagen 101II
Bild 6 LOWA-Beiwagen 111III (ex 50II)
Bild 7 Endstelle „Landeskrone": ein WUMAG-Triebwagen und ein Beiwagen Typ Dresden (1930 von der Lößnitzbahn übernommen) — zwei typische Fahrzeuge der Görlitzer Straßenbahn — sind zu erkennen. Diese Aufnahme entstand im Jahre 1961
Bild 8 Beiwagen 41II, ein belgischer Beiwagen, der im Jahre 1960 von Zwickau nach Görlitz umgesetzt wurde. Bis 1969 war er dann noch als Salzwagen in Görlitz eingesetzt (Aufnahme: 1961)

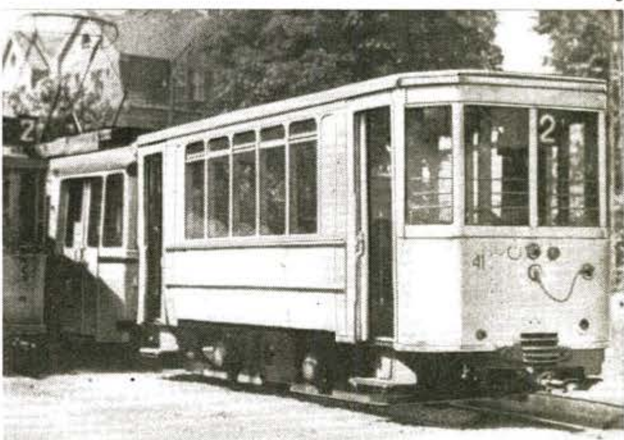


6

7



8



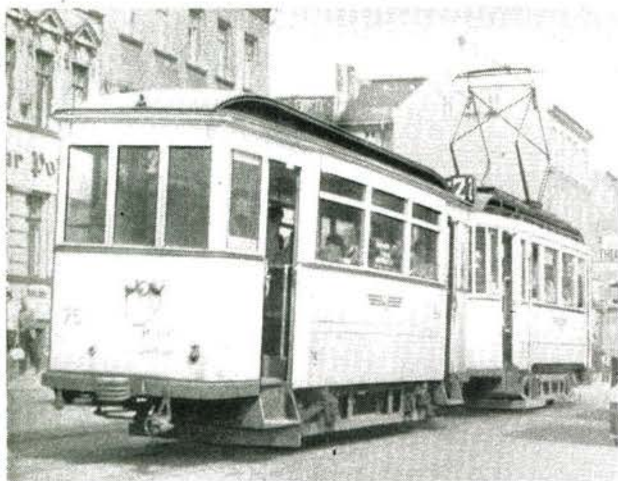


Bild 9 Beiwagen 75, ein 1965 von Erfurt umgesetzter Wagen, fotografiert im Jahre 1966...

Fotos: Verfasser (6), Georg Conradi, Halle (5)



Bild 10 ... und hier ein LOWA-Zug, ebenfalls 1966 aufgenommen

Bild 11 Triebwagen 16II, Baujahr 1967, am Platz der Befreiung



Unterwerk in der Salomonstraße zur Verfügung. Die Endstellen der Linie 2 erhielten Wendeeinrichtungen für Einrichtungszüge. Gegenwärtig werden nur noch zwei Straßenbahnlinien befahren (1961 waren es für kurze Zeit fünf). Zur weiteren Verbesserung der Transportbedingungen werden in den nächsten Jahren noch weitere Abschnitte der Strecke mit neuen Gleisen und Fahrleitungen versehen (Linie 1).

5. Der Wagenpark

Ältester, aber seit 1968 nicht mehr vorhandener Wagentyp ist der 1897 in dreißig Exemplaren beschaffte Zweiachser aus Niesky. Es handelte sich dabei um einen Wagen mit 5 Fenstern. Einige Wagen dieser Art wurden im Zuge von Rekonstruktionsarbeiten in den 30er Jahren mit geschlossenen Bühnen versehen. Vier Wagen wurden zu Beiwagen umgebaut.

Weitere Wagen wurden Anfang des 20. Jahrhunderts von Bromberg (heute Bydgocz), und von der ehem. Hoerder Kreisbahn umgesetzt. Hersteller waren die Firmen Herbrand (Köln) und Steinfurt (Königsberg, heute Kaliningrad). Ein Königsberger Wagen ist seit 1971 als Oldtimer 29 im Einsatz. Alle anderen Wagen sind bis 1969 verschrottet worden.

1926/28 kamen die 16, in den folgenden Jahrzehnten traditionell gewordenen *WUMAG*-Triebwagen neu hinzu. Zwei Wagen dieses Typs wurden 1957 bzw. 1964 umgebaut. Der Fahrschalter wurde seitlich angeordnet. Noch heute existieren neun *WUMAG*-Wagen, von denen fünf als Arbeitstriebwagen genutzt werden:

24 II als Salzstreuwagen 105 II (seit 1976)

29 II als Schleifwagen 103 II (seit 1968)

30 II als Arbeitswagen 102 III (seit 1975)

34 II als Gerätewagen 101 II (seit 1967), als Weichenspülwagen 104 II (seit 1972).

Die vier noch verbliebenen Wagen 23 II, 25 II, 28 II und 35 II werden wohl bis 1977/78 aus dem Verkehr gezogen sein.

Lange Zeit waren die soeben genannten Triebwagen zusammen mit Beiwagen (Baujahr 1899), 1930 von Dresden umgesetzt, im Einsatz. 1970 wurde Nr. 73 (ex 67) als letzter dieses Typs aus dem Personenverkehr ausgesondert. 1975 wurden dann auch die bis dahin noch als Arbeitswagen verwendeten Wagen 111 II (ex 69, ex 61) und 112 (ex 59) verschrottet. Insgesamt waren neun Wagen im Einsatz.

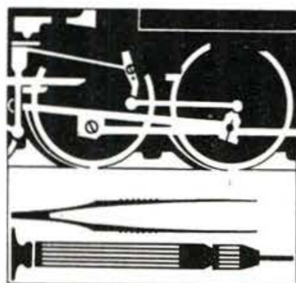
1955/56 kamen aus Gotha insgesamt sechs *LOWA*-Beiwagen und drei *LOWA*-Triebwagen zur Görlitzer Straßenbahn. Die Triebwagen sind alle drei noch im Einsatz, während von dem Beiwagen lediglich ein Exemplar (111 III; ex 50 II) als Arbeitswagen genutzt wird, die anderen fünf wurden bereits verschrottet.

Zwischen 1958 und 1961 wurden die Trieb- und Beiwagen T2 57/B2 57 in Gotha gebaut. Görlitz erhielt von jedem dieser Wagen 11 Exemplare. Einige davon wurden aus Plauen und Halle umgesetzt.

Zwischen 1960/65 wurden noch einige alte Wagen aus Zwickau, Hohenstein-Ernstthal, Erfurt und Gera übernommen. Von diesen insgesamt 12 Wagen sind seit 1974 keine mehr vorhanden. 1964/67 kamen sechs Einrichtungstriebwagen und fünf Einrichtungsbeiwagen nach Görlitz und im Jahre 1969 folgte ein weiterer Einrichtungsbeiwagen, als Ersatz für den verunglückten LOWA-Beiwagen 55 II.

1974 kamen die ersten Reko-Wagen aus Schöneweide. Den Anfang bildete der Zug 10 III/62 III, ein Einrichtungszug. Bis Ende 1976 waren auch fünf Zweirichtungsbeiwagen und ein Zweirichtungstriebwagen dazugekommen. Drei Beiwagen wurden mit Stangenkupplungen anstelle der Scharfenberg-Kupplungen versehen. Sie verkehren zusammen mit *LOWA*- bzw. *WUMAG*-Triebwagen und ersetzen alle alten Beiwagen (Baujahre vor 1958). Insgesamt besitzen die Görlitzer Verkehrsbetriebe heute 30 Triebwagen (fünf davon als ATW) und 23 Beiwagen (einer davon als ABW). Diese Zahl wird sich voraussichtlich nicht erhöhen, da mit jedem neuen Wagen ein vorhandener ausgesondert wird. Die vorgesehene Betriebseinstellung der Linie 1 wird sogar eine Verringerung zur Folge haben. Das betrifft die Wagen 1 III, 2 III und 3 III (*LOWA*), eventuell auch einige Wagen aus Gotha, die schon sehr dem Verschleiß unterlagen (z. B. 14 III, 5 III u. a.).

Abschließend kann hierzu festgestellt werden, daß der Betrieb neben modernen Wartungseinrichtungen über einen gepflegten und zeitgemäßen Wagenpark verfügt, und so den Ansprüchen einer hohen Beförderungskultur gerecht wird.



KLAUS MÜLLER (DMV), Leipzig

Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (15)

6.1. Reparatur von Diesellokomotivmodellen
6.1.1. Diesellok-Modelle BN 150 der ČSD in H0

Das zweiachsige Lok-Modell ist ähnlich aufgebaut wie die bisher beschriebenen Dampfloks des VEB EBM Zwickau. Mit einer Senkschraube M 2 × 6 mm ist das Oberteil am Maschinenvorbau befestigt und gleichzeitig damit auch die Achsblenden. In die Achsblenden sind Schlitze eingebracht, die auf Zapfen des Rahmens lose aufliegen und von einer Schürze des Oberteils gehalten werden. Nach Entfernen der Gewichtsbleche zwischen den Rahmenblechen sind alle Zahnräder des Antriebs sichtbar. Von unten verdeckt eine Bodenplatte die Zahnräder. Mit ihr sind durch die zwei Zylinderkopfschrauben M 2 × 5 mm die beiden Hakenkupplungen befestigt. Ist die Bodenplatte mit den Kupplungen abgenommen, wird unter dem Motor die Senkschraube M 2 × 10 mm sichtbar, die den Motor auf dem Rahmen hält. Der elektrische Aufbau ist einfach und funktionssicher ausgeführt. Zwei auf einer Montageplatte befestigte Schleifer übertragen den Strom von den Rädern zu den Entstördrosseln. Sie sind rechts und links des Lagerdeckels mit den Anschlußdrähten, die durch je zwei Löcher von 1,5 mm geführt sind, befestigt. Am Motor sind die Drosseln an den Bürstenführungen angelötet und auf der Montageplatte an den Gegenstücken der Schleifer.
Als Folge des engen Raums zwischen Montageplatte, Achsblende und Rahmen, in dem die Radsätze und die Schleifer liegen, sammeln sich sehr schnell Staub und Fasern unter den Schleifern an. Die aus Bronze-Federblech gestanzten Schleifer sind an den Stellen, an denen sie auf den Rädern aufliegen, V-förmig angebogen. Dadurch wird ein guter Kontakt auf dem Radsatz erreicht, aber der Verschleiß erhöht. Die beiden Schleifer sind vor dem Einbau so zu biegen, daß sie bereits vor dem Festschrauben fest an der Montageplatte mit dem Schraubenloch und an den Rädern anliegen. Zur Befestigung wird eine Messing-Zylinderkopfschraube M 2 × 3 mm verwendet. Sind die Schleifer noch zu benutzen, können sie mit Pinzette und einem Leinenläppchen gereinigt werden. Oberteil und Achsblenden sind dazu abzunehmen. Das Erneuern von Rädern oder Radsätzen kann nötig sein, wenn trotz neuer Schleifer und einwandfreiem Motor das Triebfahrzeug immer noch ruckweise fährt. Dazu benötigt man zwei Radsätze, die aus vier Rädern und zwei Achsen mit Stirnzahnrädern bestehen. Wir benötigen jedoch nur die Räder, da Achsen und Zahnräder fast immer noch zu verwenden sind. Außerdem erfordert der Einbau die vollständige Demontage des Modells. Zum Radwechseln werden Gehäuse, Achsblenden und Schleifer abgebaut. Nur ältere Radsätze haben noch Messingbuchsen; dann muß nach dem Abheben des Rades mit einem Schraubendreher der Kern entweder mit einem Seitenschneider abgezwickt oder im Schraubstock abgefeilt werden. Ein Beschädigen der Achse ist zu vermeiden. Aufdrücken kann man die neuen Räder im Schraubstock durch Zusammendrehen der Backen, nachdem sie vorher — ohne die Achsbohrungen der Räder aufzufeilen — mit der Hand auf die Achse gesteckt wurden. Das Aufdrücken auf die Achse kann einzeln oder paarweise erfolgen, wichtig ist nur, daß sie gerade sitzen, damit die Räder nicht „schlagen". Im Extremfall kann das durch Berühren des Radkranzes mit dem Rahmenblech zum Kurzschluß führen.
Zu Unterbrechungen kann es auch durch Abbrechen eines Drosseldrahtes oder durch Verklemmen bzw. Abnutzung der Kohlebürsten kommen. Diese Fehler stellt man nach Abnehmen des Oberteils schnell fest. Im Zweifelsfall setzt man das Lok-Modell auf das Gleis, schaltet die Fahrspannung ein und überbrückt mit einer Prüfleitung nacheinander beide Drosseln. Die abgebrochene Drossel wird ausgewechselt. Konnte kein Drahtbruch festgestellt werden, ist der Motor zu überprüfen. Er wird dazu ausgebaut. Nach dem Ablöten der Drosseldrähte von der Montageplatte wird die von der Bodenplatte verdeckte Halteschraube des Motors gelöst und der nun nicht mehr befestigte Motor vom Rahmen abgenommen. Das Prüfen erfolgt durch Anlegen der Fahrspannung an die Drosseldrähte, wobei eine Strommessung günstig ist (der Strom des Motors M 3 beträgt im Leerlauf 0,1 ... 0,3 A). Ist die Stromstärke höher, dann wird der Anker

Bild 87 H0-Modell der Diesellokomotive BN 150 der ČSD
1 = Gehäuseschraube; 2 = Treppenimitation der Achsblende unter dem Führerhaus

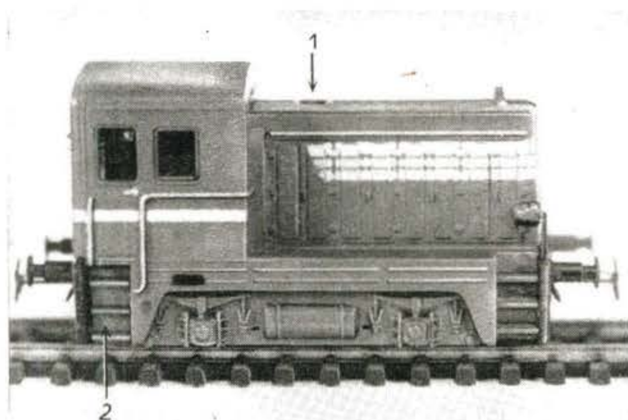
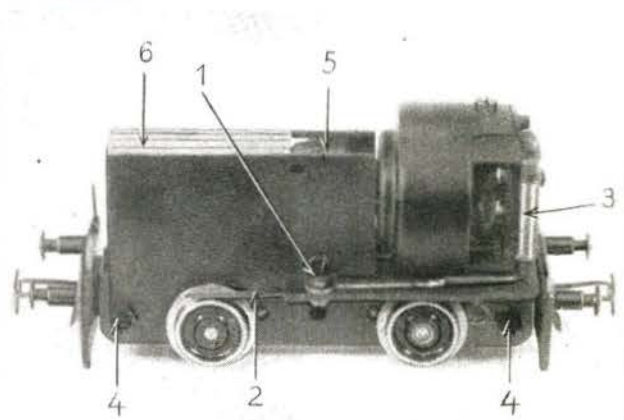


Bild 88 Triebwerk des Diesellok-Modells
1 = Rahmenschraube; 2 = Schleifer; 3 = Drossel am Motor; 4 = Haltelaschen für Achsblenden; 5 = Blech mit Gewindebohrung für Gehäusebefestigung; 6 = Ballastbleche



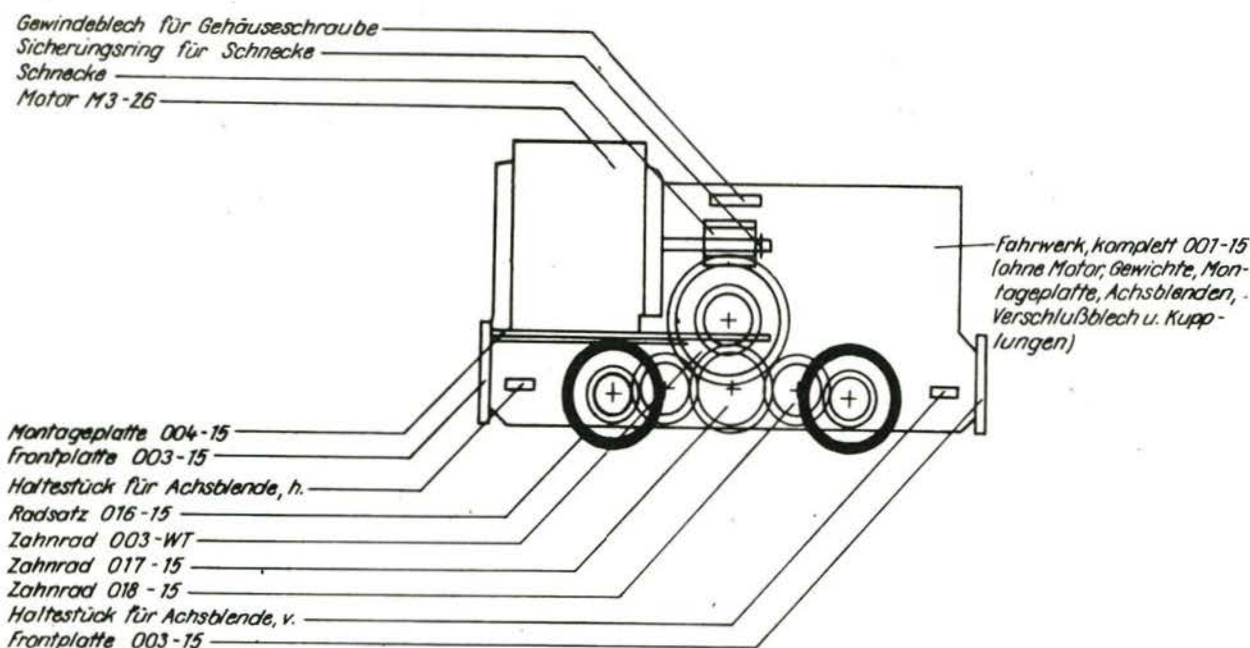


Bild 89 Getriebeschema des vorgestellten Diesellok-Modells

Fotos und Zeichnung: Verfasser

ausgewechselt. Vorausgesetzt werden ein guter Zustand der Bürstenbrücke und einwandfreie Schleiferbürsten. Um den Anker zu wechseln, ist der Motor zu zerlegen. Der bereits ausgebaute Motor wird zuerst auf der Oberseite mit einem eingeritzten Kreuz versehen, damit nach dem Zusammenbau die Drehrichtung wieder die gleiche ist. Damit man die auf der Ankerwelle sitzende Schnecke abziehen kann, ist der kleine Sicherungsring vor der Schnecke mit einer kleinen Flachzange vorsichtig abzunehmen. Sitzt die Schnecke straff auf der Achse, benutzt man eine Zange, die gegen das vordere Motorlager gedrückt wird, als Hebel. Dann wird die zweite Schraube (M 2 × 4 mm) der Bürstenbrücke herausgeschraubt und der Motor ist dann zu zerlegen. Die wiederverwendbaren Teile ind sofort zu reinigen und der Motor wird wieder zusammengebaut. Es müssen beim Einbau des Ankers auf beiden Wellenenden Gleitscheiben (vom defekten Anker) beigelegt werden. Motorgehäuse und Bürstenbrücken älterer Motoren haben Lager für Wellen von 2 mm Durchmesser, alle neueren einen Durchmesser von 2,5 mm. Die kleineren Bohrungen können ohne Bedenken mit einem Spiralbohrer auf 2,5 mm aufgebohrt und eventuell mit einer runden Schlüsselfeile nachgearbeitet werden, bis die Ankerwelle, ohne zu stark zu „klappern", paßt. Durch Drehen mit den Fingern am lagen Ende der Ankerwelle wird mechanisch und nach Einsetzen der Kohlebürsten elektrisch die Funktion geprüft (Störschutzdrosseln einschalten!) Wurde eine neue Bürstenbrücke eingebaut, müssen noch die vier Löcher von 1,5 mm Durchmesser zur Befestigung der Drosseln in die beiden Längsstege, jeweils oben und unten, eingebracht werden, ebenso ist der Motor vor dem Einbau zu ölen und mit der Schnecke und dem Sicherungsring zu versehen. Lag beim Ausbau vorn unter dem Motorgehäuse ein Pappstreifen, so ist dieser wieder einzulegen, er sorgt für die richtige Distanz zwischen Schnecke und Schneckenrad. Nach Anlöten der Drosseln kann dann die Probefahrt erfolgen.

Mechanisch sind in der Hauptsache zwei Störquellen zu beobachten: Abgenutzte Zähne des Abtriebszahnrads, das hinter dem Schneckenrad sitzt und das Schneckenrad selbst sind diese beiden Störungen. Der Austausch gegen neue ist einfach. Zuerst ist der Motor, wie beschrieben, auszubauen. Dann werden die Schrauben oberhalb der Schleiferbefestigung gelöst — es geht einfacher, wenn auch noch die Montageplatte mit den Schleifern ausgebaut wird — und die Gewichtsbleche entfernt. Die Zylinderkopfschraube M 2 × 15 mm dient als Achse des Schneckenrads, ein Distanzstück hält beide Rahmenbleche so auseinander, daß sich das Schneckenrad beim Anziehen der Mutter nicht verklemmt. Unterhalb des Schneckenrad-Abtriebs liegt ein

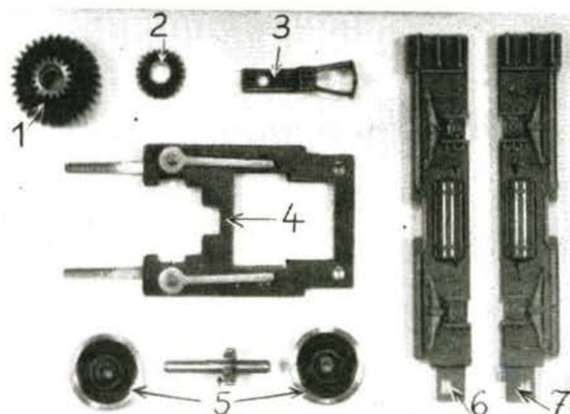


Bild 90 Ersatzteile der BN 150 der ČSD
1 = Zahnrad 003-WT; 2 = Zahnrad 017-15; 3 = Kupplung 009-15; 4 = Montageplatte mit Schleifer 004-15; 5 = Radsatz 016-15; 6 = Achsblende, links 020-15; 7 = Achsblende, rechts 021-15

weiteres, aus Hartgewebe gefertigtes Zahnrad. Bricht bei diesem Rad ein Zahn aus — gewaltsames Schieben oder Schmutz sind häufig die Ursachen — blockiert das ganze Getriebe. Brechen mehrere Zähne aus, läuft der Motor, ohne daß sich die Modell-Lok bewegt. Vor dem Auswechseln dieses Zahnrads sind ebenfalls der Motor und das Schneckenrad auszubauen.

Sehr wichtig ist das Bodenblech, es schützt das Getriebe dieses kleinen, robusten Lokomotivmodells zuverlässig vor Staub und Schmutzteilen. Von den Gewichtsblechen ist das dünnste ganz leicht angebogen, damit die Bleche nicht klappern und beim Abnehmen des Oberteils nicht gleich herausfallen. Die Halteschraube sollte man nicht zu fest anziehen. Oft werden durch falsches Einbauen der Achsblenden eine oder mehrere der spitz auslaufenden Haltenasen vom Oberteil abgebrochen und die Achsblenden halten dann nicht mehr. Die angespritzte Treppe an der Achsblende liegt unter dem Motor und dabei ist wieder zu beachten, daß die Achslagerattrappe auch richtig nach unten zu liegen kommt. Ankleben mit Schnellkleber ist oft zwecklos, nach sorgfältigem Reinigen kann man Epasol EP 1 benutzen. Besser ist es aber, neue Blenden, die ganz aus Kunststoff sind, einzubauen. Beim Kauf ist besonders auf den Erhalt einer rechten und einer linken Achsblende zu achten.

Nicht abgebildete Ersatzteile sind: 002 — 15 Oberteil rot, blau oder grün, 001 — WT Verschlußblech, 001 — 15 Fahrwerk, komplett, 005 — 15 Schleifer, 008 — 15 Gewicht.

Ing. KLAUS WINKELMANN (DMV) / HORST WINKELMANN (DMV), Zwickau

Umbauanleitung für die Freunde der Schmalspurbahn

Diese Umbauanleitung soll diejenigen Modelleisenbahner ansprechen, die noch im Besitz der von der Firma Herr KG ehemals produzierten Schmalspur-Fahrzeuge sind. Es ist dabei gleich, ob die Modelle auf TT-Gleisen laufen oder in der Zwischenzeit auf $H0_e$ umgespurt wurden. Bekanntlich bedeutet $H0_e$ beim Vorbild eine Spurweite von 750 mm. Durch einen nicht sehr aufwendigen Umbau kann man aus einem sächsischen GG-Schmalspurwagen einen GG-Schmalspurwagen mit Bremserstand herstellen. Ebenso, wie den sächsischen GG-Schmalspurwagen der Regelbauart, trifft man das Vorbild für unseren Umbau auf den noch existierenden 750-mm-Schmalspurstrecken der DDR an. Für den Umbau ist von Vorteil, daß sich der GG-Wagen mit Bremserstand nur durch einen größeren Drehzapfenabstand der Drehgestelle (Drehzapfenabstand ohne Bremserstand = 6700 mm — mit Bremserstand = 7000 mm) und dem überdachten Stand von der Regelbauart unterscheidet.

Durch das Lösen der beim Modell als Drehzapfen verwendeten M-2-Bodenschrauben wird der Wagen zunächst demontiert. Anschließend nehmen wir den Polystyrolrahmen und die Gewichtsplatte aus dem unteren Teil des Wagenkastens heraus und trennen mit Hilfe eines gut angeschliffenen Messers oder Schraubendrehers das angeklebte Dach vom Wagenkasten. Nun können wir mit dem eigentlichen Umbau beginnen.

Wir nehmen uns zuerst die Stirnseite des Wagenkastens vor, an der das Handrad angebracht ist. Auf dieser Seite muß der Bremserstand angesetzt werden. Dabei gehen wir wie folgt vor: Zunächst wird das jetzt überflüssige Handrad entfernt, welches für den Umbau keine Verwendung findet. Weiterhin wird die Kupplung vom Polystyrolrahmen getrennt. Entsprechend der Zeichnung fertigen wir die Rahmenverlängerung an. Dies geschieht, indem wir ein Stück Messingblech (Dicke etwa 0,5 mm) kastenförmig biegen und die Kanten verlöten. Die Maße des an der Unterseite offenen Kastens sind

24 mm × 7,5 mm × 3 mm. In die Vorderseite des Kastens wird eine schlitzförmige Aussparung für die Kupplung eingearbeitet. Nun wird entsprechend der Zeichnungsmaße das Stirnblech des Perrons aus Messingblech (0,3 mm bis 0,5 mm dick) gefertigt, dessen Ober- und Unterkante rechtwinklig umgebogen und anschließend befeilt wird, so daß der Eindruck eines aufgenieteten Winkelprofilstahls entsteht. Der quadratische Trittdurchbruch im Perronblech wird hergestellt, indem man eine Bohrung von 1,5 mm Durchmesser einbringt und diese anschließend quadratisch ausfeilt. Im nächsten Arbeitsgang fertigen wir die Kurbel für die Feststellbremse und die Imitation des *Körting*-Saugluft-Bremsschlauchs an. Diese Details löten wir an das Perronblech an. Für die vertikalen Stangen zwischen Dach und Boden benutzt man zweckmäßigerweise Stecknadeln, die mit der Rahmenverlängerung (Boden des Bremserstands) und mit dem Perronblech verlötet werden. In die Rahmenverlängerung wird nun von unten eine M-2-Mutter als Kupplungsbefestigung eingelötet. Wie aus der Zeichnung ersichtlich ist, müssen nun noch Tritte an die Rahmenverlängerung angebracht werden. An eine der vertikalen Perronstangen (siehe Zeichnung) sind demnach zwei Tritte anzulöten. Damit ist das Unterteil des Bremserstands soweit fertig.

Etwas problematisch ist die Umgestaltung des Dachs. Man kann an das Dach vorn etwas ansetzen oder es gänzlich neu bauen. Von uns wurden beide Methoden ausprobiert. Die erste Methode ist zwar weniger zeitaufwendig, dafür aber auch nicht sehr haltbar. Wir verlängerten zuerst das Dach durch ein Stück angeklebtes Polystyrol, daß anschließend geschliffen und neu gespritzt wurde. Nach einigen Monaten verzog sich jedoch das angeklebte Dachstück, was zu Rißbildungen im Lack führte. Deshalb rekonstruierten wir unser Umbaumodell und fertigten ein vollkommen neues Dach an. Dazu verwendeten wir ein Stück PVC-Dachrinnenrohr, dessen Radius mit dem des Dachs übereinstimmen muß. Die Maße des 121 mm langen Daches wurden aufgerissen. Damit das Dach später einen justierten Sitz hat, wurde es von uns auf eine 110 mm × 22 mm × 3 mm große Platte geklebt, die im Wagenkasten festsitzt. Diese Platte ist mit zwei M-3-Gewindebohrungen versehen und man kann somit das Dach auf dem Wagenkasten festschrauben, was eine ungehinderte Austauschbarkeit ermöglicht und beim Spritzen von Vorteil ist. Die Gewichtsplatte mußte nun noch mit Aussparungen für die Schraubenköpfe der Dachbefestigungsschrauben versehen werden. Mit

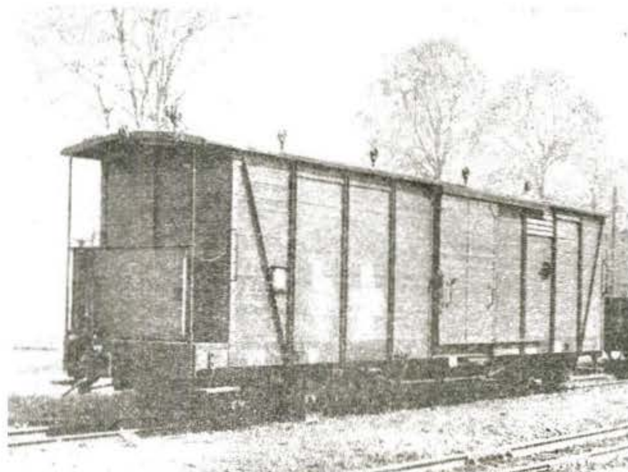


Bild 1 Das Vorbild für den Umbau im Bf Jahnsbach der 750-mm-Schmalspurstrecke Meinersdorf-Thum

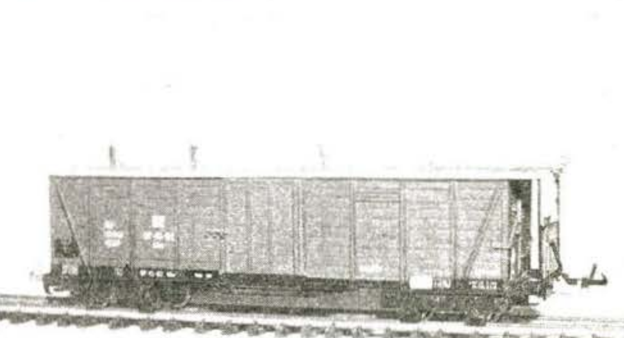


Bild 2 Fertiges Modell des GG-Wagens

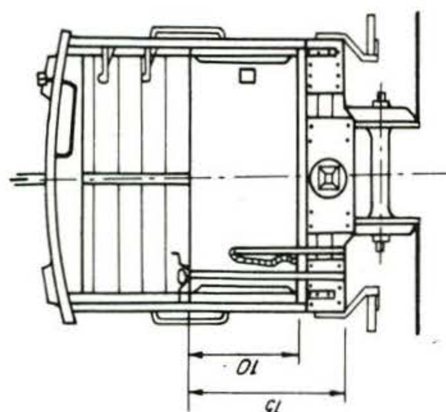


Bild 3 Maßskizze (Maße in H0) des Schmalspur-GG-Wagens mit Bremserstand
Zeichnung und Fotos: Verfasser

einem Spiralbohrer (∅ 1 mm) oder mit einer glühenden Stecknadel bohrten wir in das Dachende zwei Löcher, in die dann die vertikalen Perronstangen bei der Endmontage zur Stabilisierung gesteckt werden müssen.
Außerdem sind sechs 1-mm-Bohrungen für die weiteren drei Griffstangen, deren Anordnung aus der Zeichnung ersichtlich ist, erforderlich. Diese Griffstangen werden aus Kupferdraht gefertigt und ebenfalls bei der Endmontage mit Zwei-Komponenten-Kleber eingeklebt. Es kommt nun darauf an, welche Epoche auf der Heimanlage dargestellt wird, denn danach richtet es sich, ob die *Heberlein*-Bremse nachgebildet wird oder nicht. So konnten wir bei unseren Exkursionen beobachten, daß die sächsischen GG-Wagen zum Beispiel auf der jetzt stillgelegten Strecke Bergen—Altenkirchen (Rügen) mit vollkommen demontierter *Heberlein*-Bremse eingesetzt waren, während die im sächsischen Raum noch vorhandenen Fahrzeuge zum größten Teil noch mit *Heberlein*-Bremse ausgerüstet sind. Wir haben unser Modell mit einer Heberlein-Bremse versehen. Die Stützen für die *Heberlein*-Bremsrollen kann man folgendermaßen fertigen. Von M-2,5-Schrauben aus Messing wird ein etwa 3 mm langer Teil des Gewindes flachgefeilt, so daß ein quadratischer Querschnitt von 1,5 mm × 1,5 mm entsteht. Mit einem flachen Sägeblatt ist dann von oben ein Schlitz in die Schraube einzusägen. In das Dach, d. h. in das 3 mm starke Unterteil des Daches, werden nun an den Stellen, wo sich die *Heberlein*-Bremsrollstützen befinden, M-2,5-Gewindebohrungen eingebracht. Anschließend sind die Stützen von unten einzuschrauben und mit Klebstoff bzw. Lacktropfen zu arretieren. Die Rollen werden entweder durch Ausstanzen mit einem Locheisen oder durch das Absägen von Rundmaterial hergestellt. Wir haben die Rollen aus 2,5 mm starkem Messingrohr gefertigt, wodurch ein filigraner Eindruck dieser in Wirklichkeit nicht als Scheibenräder,

sondern als Speichenräder ausgebildeten Rollen, wiedergegeben wird. Die Rollen werden von oben in den Schlitz eingeschoben und mit Zwei-Komponenten-Kleber fixiert. Das geschliffene Dach spritzen wir anschließend im Farbton der handelsüblichen Güterwagendächer. Einmal beim Spritzen, können wir gleich den Perron oxydrot lackieren. Nach dem Trocknen werden sämtliche Griffstangen und die Rahmenverlängerung mattschwarz gestrichen. Nun fertigen wir aus dünnem Furnierholz (0,5 mm dick) die Trittbodenoberfläche mit Bretterfugenimitation an. Diese kleben wir nach Fertigstellung auf die Rahmenverlängerung. Ist man soweit fertig, kann man die Kupplung in die schlitzförmige Aussparung einschieben und festschrauben. Danach wird das Dach aufgesetzt. Im nächsten Arbeitsgang wird der komplette Perron mit Zwei-Komponenten-Kleber an den Wagenkasten geklebt. Dabei schieben wir die vertikalen Perronstangen in die Bohrungen des Dachs. Zum Schluß gilt es noch, einige Veränderungen am Rahmen vorzunehmen. Die Bohrung für den Drehzapfen, auf der Seite wo wir den Perron angesetzt haben, wird nicht mehr benötigt, da wir den Drehzapfenabstand auf 80 mm verlängert haben. Dieses Maß tragen wir an und bringen an dieser Stelle eine M-2-Gewindebohrung ein. Nun wird durch ein oder zwei Ausgleichscheiben die Wagenkastenhöhe festgelegt. Wie auch aus der Zeichnung zu ersehen ist, hat unser Wagen Personenwagendrehgestelle. Dazu wäre zu sagen, daß das Vorbild des GG-Wagens mit Bremserstand im Gegensatz zu den normalen GG-Wagen Personenwagendrehgestelle mit Längsblattfedern hat, während die normalen GG-Wagen Fachwerkdrehgestelle mit Querblattfedern besitzen. Modelleisenbahner, die nicht im Besitz eines handelsüblichen GG-Wagens sind, können die Zeichnung auch als Vorlage zum Eigenbau des kompletten Wagens benutzen.

Dipl.-Ing. KLAUS-DIETER DIENST (DMV), Dresden

Fabrikmodell aus „Mamos"-Bausätzen

1. Bauanleitung

Es werden mehrere Bausätze „Alte Maschinenfabrik" (2/18) benötigt. Die Anzahl richtet sich nach der Größe der geplanten Fabrik. Bevor mit dem Bau der Fabrik begonnen wird, sollte man sich überlegen, wie das fertige Modell aussehen soll und zwar mit Hilfe entsprechender Skizzen. Dabei ist zu beachten, daß sich nicht alle Wandteile beliebig kombinieren lassen; einmal auf Grund der Abmessungen der Platte und zum anderen auf Grund der unterschiedlichen Fensteranordnungen.

Danach werden die Wandteile abgemessen, angerissen (mit Anschlagwinkel und Stahlreißnadel) und überflüssige Teile rechtwinklig abgesägt. Das Sägen erfolgt am besten mit einer Laubsäge und einem möglichst groben Sägeblatt, da sonst durch die Wärmeentwicklung beim Sägen die Plaste schmilzt und das Sägeblatt verkleben kann. Es darf jedoch nicht zuviel abgesägt werden, da die Wände später mit den Wandverkleidungen aus dem Bausatz versehen werden sollen. Vor dem Zusammenkleben müssen die Sägeschnitte mit einer Metallfeile geglättet werden, um eine einwandfreie Klebekante zu erhalten. Die Sägeschnitte sind nach Möglichkeit so anzulegen, daß die Klebestellen von den Wandverkleidungen verdeckt werden. Als Klebstoff lassen sich die üblichen Plastekleber bzw. Lösungsmittel für Polystyrol verwenden. Das abgebildete Modell wurde mit NC-Verdünnung geklebt. Um die Stabilität der Wände zu erhöhen, wurden an den Stellen, an denen die zurechtgesägten Wandteile stumpf zusammenstoßen, Plasteabfälle auf die Stoßfuge geklebt (Bild 1).

Zum Schluß versieht man die Kanten, die später die Gebäudeecken darstellen, mit einer Phase von 45°. Wenn die Teile wie im Bausatz verwendet werden, ist diese Phase bereits vorhanden. Nachdem die Wandteile fertiggestellt und getrocknet sind, klebt man sie zu den geplanten Gebäuden zusammen. Zur Erhöhung der Stabilität können die vorhandenen Grundplatten entsprechend zugeschnitten und eingeklebt werden.

Danach erfolgt das Anbringen der Wandverkleidungen, der Fenster und Türen, die vorher verglast wurden. Die Schieferdächer lassen sich nicht ohne weiteres verwenden, vor allem wenn das Gebäude nicht nur verlängert, sondern auch verbreitert wurde. In diesem Fall ist die Anfertigung eines völlig neuen Daches notwendig, entweder aus den handelsüblichen Dachplatten aus Plaste (für Schiefer- oder Ziegeldach) oder

Bild 1 Prinzipdarstellung des Zusammenbaus der Wandteile

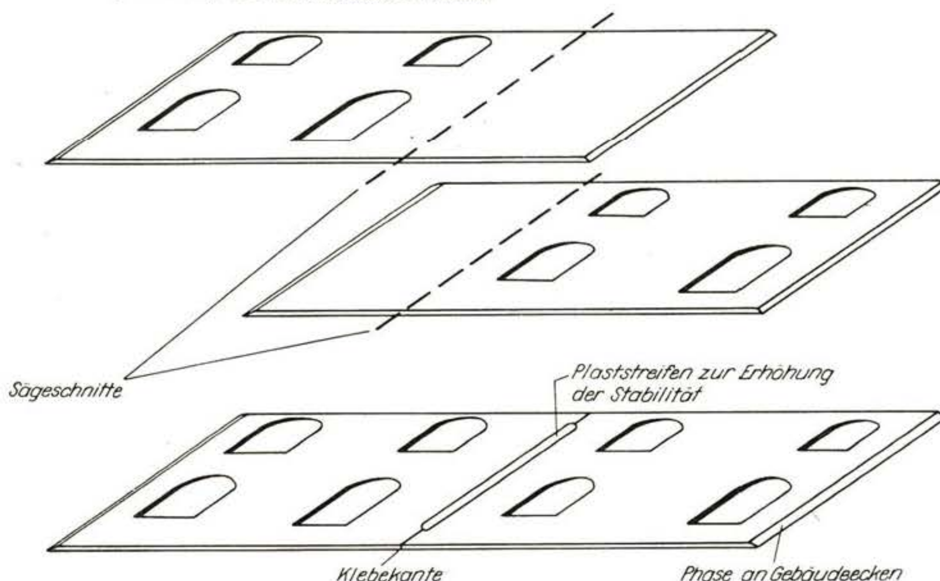






Bild 2 Fertiggestelltes Fabrikmodell auf einer SMBS-Ausstellungsanlage der AG „Saxonia" Dresden... 4



Bilder 3 und 4 ...und so sieht das Modell von den anderen Seiten betrachtet aus
Zeichnung und Fotos: Verfasser

aus dünnem Sperrholz (für Pappdach). Hinweise dazu sind in der Modellbahnliteratur zu finden. Zum Abschluß der Arbeiten können die übrigen Ergänzungsteile des Bausatzes, wie Fensterumrandungen, Dachrinnen, Schornsteine usw., angebracht werden.

2. Besonderheiten

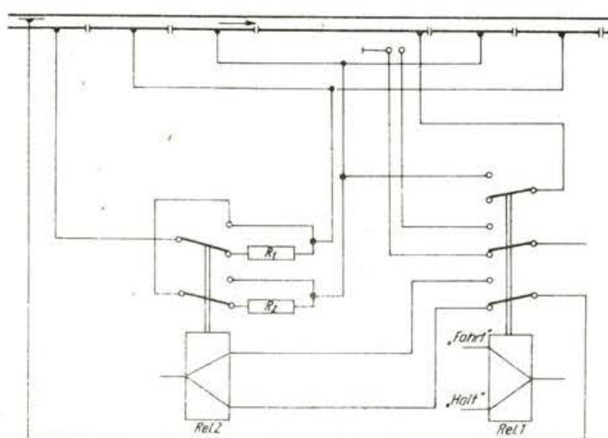
Damit die Fabrik wirklich ein „altes" Aussehen bekommt, werden alle sichtbaren Teile vor dem Zusammenbau „gealtert". Das geschieht mit stark verdünnten Nitrofarbresten, die der Oberfläche gleichzeitig auch ihren Glanz nehmen. Die Einzelteile werden zunächst mit einem weichen Bleistift geschwärzt und dann mit der dunkel eingefärbten Nitroverdünnung behandelt. Dabei empfiehlt es sich, dies zunächst an einer nicht sichtbaren Stelle oder einem Abfallstück zu probieren, da die Nitroverdünnung die Oberfläche der Plastteile auflöst und Farbkorrekturen später nicht mehr möglich sind.

Das Aussehen des Modells lohnt auf alle Fälle die aufgewendete Mühe, zumal der Zeitaufwand gegenüber einem völligen Eigenbau durch Verwendung von Fertigteilen relativ gering ist.

Die auf den Bildern 2, 3 und 4 abgebildete Fabrikanlage besteht aus sechs Bausätzen und wurde für eine Ausstellungsanlage der AG „Saxonia" Dresden angefertigt. Trotz des Maßstabes von etwa 1:100 ist das Modell für H0-Anlagen geeigent, da es durch seine Ausmaße relativ groß wirkt.

Brems- und Anfahrschaltung im Blockbetrieb

Bereits in mehreren Veröffentlichungen wurde über Schaltungsvarianten zur Vermeidung der ruckartigen Halte- und Anfahrbewegungen im Blockbetrieb berichtet.
Eine weitere erprobte Variante ist in der Skizze dargestellt, wobei hier bekannte Schaltfunktionen (Signalbetätigung, Gleichrichter für Gegenfahrt, Anschluß des Zubehörtrafos usw.) der Einfachheit halber weggelassen wurden. Mit Hilfe dieser Schaltung können dann vorbildgerechte Fahrzustände simuliert werden.
Vor Einfahrt in die Bremsstrecke wird über einen Gleiskontakt das Relais 2 in Abhängigkeit von der Signalstellung betätigt. Das Relais 2 bewirkt die angestrebten Verzögerungen und Beschleunigungen vor bzw. hinter dem Signal.
- Signalstellung „Halt"; Verzögerung bis zum Halt und langsames Anfahren bei Signalumschaltung auf „Fahrt"
- Signalstellung „Fahrt"; Durchfahrt mit konstanter Geschwindigkeit
- Signalstellung „Halt" mit Umschaltung auf „Fahrt" beim Befahren der Bremsstrecke; Fahrtverzögerung und -beschleunigung erfolgen ohne Halt.



Bis auf die Wahl der Widerstände (etwa 5 Ohm) und die Abstimmung auf die verschiedenen Triebfahrzeuge treten beim Aufbau der Schaltung keine besonderen Schwierigkeiten auf. Bei Bedarf kann sogar die Anzahl der Bremsstufen entsprechend erhöht werden.

Dipl.-Ing. Udo Ostkamp, Merseburg

Marienberger Initiative

Ein Bericht über Verlauf und Ergebnisse des Erfahrungsaustausches 1977 in Marienberg

Aktivitäten des BV Dresden und der AG Marienberg sind bereits vielen Modelleisenbahnern in unserer Republik und über die Grenzen der DDR hinaus bekannt.
So hatten sich auch diesmal die Marienberger Modelleisenbahner wieder etwas einfallen lassen, nämlich die Veranstaltung eines Erfahrungsaustausches. Vom 3. Juni bis zum 5. Juni 1977 trafen sich Vertreter von Arbeitsgemeinschaften, Vertreter des BV Dresden und Vertreter der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" auf Einladung des BV Dresden und AG Marienberg im südöstlich von Karl-Marx-Stadt gelegenen Kreisstädtchen Marienberg, um hier Erfahrungen auszutauschen, gemeinsam zu experimentieren und gemütlich beisammen zu sitzen.

Erster Tag — Beratung des BV Dresden

Sämtliche Veranstaltungen der drei Tage fanden im Jugendklubhaus, wo auch die AG Marienberg ihr Domizil hat, statt. Die am frühen Nachmittag des 3. Juni vorgesehene BV-Beratung befaßte sich mit der Sonderfahrt zum „Tag des Eisenbahners", als wichtigstem Tagesordnungspunkt, und verschiedenen anderen Problemen.
Bei der Besprechung der Sonderfahrt kam besonders zum Ausdruck, daß den Fragen der Ordnung, Disziplin und Sicherheit während der Fahrt und vor allem bei Fotohalten größte Aufmerksamkeit geschenkt werden muß. So waren auch Richtlinien dafür in einem vom BV Dresden speziell zu dieser Sonderfahrt herausgegebenen Sonderheft, das man neben DMV-Wimpeln erwerben konnte, festgehalten.
Im Zusammenhang mit den anderen erörterten Problemen, wie z. B. die Exkursionen des BV Dresden nach Budapest, zur Harzquerbahn und in das Bw Saalfeld, die Vorbereitung des Verbandstages 1978 in Dresden und die „Goldlokaktion", wurde die Redaktion um Unterstützung gebeten und zwar hinsichtlich der Arbeitseinsätze für die Traditionsbahn. Dem kommt die Redaktion hiermit gerne nach. Auf der Beratung wurde festgestellt, daß für den geplanten Arbeitseinsatz vom 18. August bis zum 21. August 1977 die Beteiligung noch zu wünschen übrig läßt. Deshalb der Appell an die Freunde der Eisenbahn sich diesen Termin im Kalender anzustreichen und durch rege Teilnahme der Aktion zum Gelingen zu verhelfen.
Gegen Abend traf dann noch ein Teil der Teilnehmer dieser Ideenkonferenz ein, so daß man schon am ersten Tag ein großes Interesse für solche Veranstaltungen vermuten konnte.
Wer die Modelleisenbahner kennt, der weiß, wenn mehr als zwei von ihnen an einem Ort zusammen sind, daß dann sofort eine emsige Fachsimpelei einsetzt. Dies geschah natürlich auch in Marienberg, als sich nach dem ersten offiziellen Teil der Veranstaltungen die Angereisten in der Gaststätte des Jugendklubhauses zum gemütlichen Plaudern bei einem Glas Bier versammelt hatten. Hier wurden dann auch die ersten Kontakte geknüpft, Modelle bestaunt, bewundert und zwecks Einsichtnahme in das Innere demontiert.

Zweiter Tag — Erfahrungsaustausch

Zu Beginn des Erfahrungsaustausches, die Teilnehmerzahl war inzwischen auf etwa 50 Personen angewachsen, begrüßte Freund Ilgner, er ist der Leiter der AG Marienberg, alle Anwesenden, wünschte ihnen einen guten Erfolg und übergab das Wort an die Referenten.
Als erster sprach Freund Spindler über die Anwendung von „Suralin" im Modellbau. In seinen Ausführungen kam zum Ausdruck, daß dieses kneteartige Material (es läßt sich durch Hitzeeinwirkung verfestigung) insbesondere bei der Herstellung von Figuren, Kleinteilen, Straßenbelag, u. ä. eingesetzt werden kann. So erläuterte er die Formenherstellung, die Klebetechnik, die Besonderheiten und alles andere Drum und Dran bei der Verarbeitung von „Surälin". Diese Erläuterungen wurden von Freund Dr. Haubenreißer ergänzt und weitergeführt. Weitergeführt insofern, daß er als nächster das Wort ergriff und über die Anwendung von Silikon-Kautschuk beim Modelleisenbahnbau referierte. Arbeitsbedingt, Freund Dr. Haubenreißer ist Zahnarzt, kam er auf die Idee, bestimmte Kunststoffe für den Modellbau zu nutzen. Diese Zwei-Komponenten-Kunststoffe eignen sich z. B. vorzüglich zum Herstellen von Formen für diverse Kleinteile von Modelleisenbahnen.
Als dritter erläuterte Freund Ilgner das den Lesern bereits im Heft 4/77 unserer Fachzeitschrift vorgestellte Gleisbildstellwerk und die Idee für einen Unterflurantrieb von Pilz-Weichen auf der Basis alter PIKO-Weichen. Ergänzendes zum Beitrag kam von Freund Häßlich.
Als letzter Referent sprach Freund Prof. Kurz über Probleme bei Kupplungen an Modellfahrzeugen. Vorher jedoch informierte er den Teilnehmerkreis über die Zwischentagung des Technischen Ausschusses des MOROP in Mainz (BRD) im Frühjahr d. J.
Sämtliche Vorträge fanden bei allen Freunden großes Interesse, ihr Wert wurde durch mitgebrachte Muster und funktionstüchtige Modelle wesentlich erhöht.
Nach dem Mittagessen standen den teilnehmenden Modellbahnfreunden die Einrichtungen, wie Werkstatt und Anlagen der AG Marienberg, zur Verfügung. In den Gruppen

— Landschaftsgestaltung
— Gebäudemodellbau
— Fahrzeugmodellbau und
— Elektrotechnik

wurde dann die Diskussion getrennt geführt. Schon bald herrschte in den Räumen ein reges Treiben. Hier wurde diskutiert, dort gebastelt und anderswo probiert. Selbstverständlich standen auch die Referenten Rede und Antwort. Jetzt wurden auch Proben der Modellbautätigkeit, zum Beispiel Lokomotiv-, Wagen- und Gebäudemodelle, Hilfswerkzeuge, selbstgefertigte Vorrichtungen und vieles andere mehr herumgereicht und begutachtet. Ohne Zweifel aber waren die beiden Funktionsmodelle von Dampflokomotiven in der Nenngröße I die „Stars" unter den vorgestellten Eigenbauten, und nicht zuletzt fand auch die von den Mitgliedern der Marienberger AG aufgebaute kleine Ausstellung Beachtung.
Für die Diskussion in den Fachgruppen hätte man sich eine straffere Organisation wünschen können, und zwar in der Hinsicht, daß für jede Gruppe ein befähigter Verantwortlicher benannt worden wäre, der die Diskussion leitet und die Ergebnisse zusammenfaßt.
Der Abend brachte dann noch einen nicht eingeplanten Höhepunkt, denn Freund Ilgner erklärte sich bereit, einen Dia-Vortrag zu halten. Dieser gelungene und auch sehr interessante Lichtbilder-Vortrag „Reise durch sechs europäische sozialistische Länder" bildete auch gleichzeitig den Abschluß des zweiten Veranstaltungstages.

Dritter Tag — Kleines Leserforum

Am letzten Tag der Veranstaltung stellten sich die Vertreter der Fachzeitschrift den zahlreich anwesenden Modellbahnfreunden, um diese Gelegenheit zu einem direkten Kontakt mit dem Leser zu nutzen und dabei gleichzeitig in Erfahrung zu bringen, welche weiteren Wünsche bestehen, mit dem Ziel,

das Niveau der Fachzeitschrift ständig weiter zu erhöhen. Dabei stellten sich folgende drei Schwerpunkte heraus:

- Die Redaktion sollte sich noch stärker als bisher um solche direkten Kontakte mit dem Leser bemühen
- Die fachliche Beratung der Redaktion durch ihren Beirat sollte im voraus und in hoher Qualität geschehen
- Der Schwerpunktplanung der Themen sollte noch größere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Im Verlauf des Leserforums kam zum Ausdruck, daß sich die anwesenden Modelleisenbahner ernsthaft bemühten, der Fachzeitschrift gutgemeinte und ehrliche Hinweise zur Gestaltung des Verbandsorgans zu geben.

Vor dem Mittagessen, das alle Teilnehmer noch einmal zusammenführte, veranstaltete die AG Marienberg einen Ersatzteilbasar, der einen regen Zuspruch fand.

Nach der Verabschiedung aller Teilnehmer durch den Freund Ilgner ging es zurück in die Heimatorte, und gewiß konnte jeder Teilnehmer etwas mitnehmen, seien es nun Erfahrungen, Anregungen, Adressen anderer Freunde, oder sei es auch nur das Gefühl, ein erlebnisreiches und interessantes Wochenende verbracht zu haben.

Ohne Zweifel kann diese bemerkenswerte Veranstaltung als gelungen bezeichnet werden, obwohl ein „Wermutstropfen" nicht zu verleugnen war. Das Bemühen und das Anliegen seitens der Organisatoren wären es wert gewesen, wenn dieser Erfahrungsaustausch von allen Eingeladenen wahrgenommen worden wäre. Da die fehlenden eingeladenen Gäste teilweise aber nicht einmal absagten, entstanden für die Veranstalter einige Schwierigkeiten, die es dann operativ zu lösen galt und somit also einen unnötigen Arbeitsaufwand hervorriefen.

Zusammenfassend kann folgendes gesagt werden: Ausgehend vom Anliegen der Veranstaltung, einmal auf unterster Ebene Modelleisenbahner auf einem Erfahrungsaustausch zusammenzuführen und ihnen somit Gelegenheit zu geben sich über ihre Probleme und Gedanken auszusprechen, gemeinsam zu basteln und zu experimentieren, kann dem BV Dresden und der AG Marienberg ein voller Erfolg bescheinigt werden und dies nicht zuletzt auf Grund der guten Organisation durch den Freund Ilgner.

An den Schluß dieses Beitrags sei nur noch der Wunsch gestellt, daß bald ähnliche bemerkenswerte Treffen von Modelleisenbahnern in den Zukunftsplänen anderer Bezirksvorstände und Arbeitsgemeinschaften ihren Niederschlag finden, um dann schließlich fester Bestandteil ihrer weiteren Arbeit zu werden. Christian Schrade, Berlin

Prof. Dr. HARALD KURZ (DMV), Radebeul

Bauelemente für eine vereinfachte Bremsschaltung und ihre Anwendung

Zweck einer Bremsschaltung ist es, daß Triebfahrzeuge beim Betrieb auf einer Modellbahnanlage weder über ein „Halt" zeigendes Signal hinausfahren, noch durch plötzliches Anhalten selbst entgleisen oder Anlaß zum Entgleisen angehängter Wagen werden. Die Bremsschaltung soll außerdem gewährleisten, daß die Zugspitze dicht vor dem Signal hält, gleichgütlig, wie lang das Triebfahrzeug bzw. mehrere Triebfahrzeuge oder geschobene Einheiten sind.

Aufbau und Wirkungsweise der Schaltung

Die Bremsschaltung besteht mindestens aus einem Schienenkontakt K und einem einpoligen Schalter F, der zur Weiterfahrt oder für eine Durchfahrt betätigt wird. Dem Schienenkontakt K wird Fahrstrom P mit verminderter Spannung (z. B. 1/3 U) zugeführt, damit er nicht mit Schwung überfahren werden kann. Außerdem sind zwei Trennstellen T notwendig, also entweder ein handelsübliches Gleisstück oder eine isolierende Schienenverbindung und eine zweite Trennstelle, die (z. B. bei der Blocksignal-Einheit PIKO 5/050) vorbereitet sein kann (Bild 1). Die Länge L ist nach der längsten, auf der Anlage verkehrenden Einheit zu wählen, die für die Stromabnahme in Betracht kommt (z. B. Länge von Lok und Tender oder Gesamtlänge der Einheit bei geschobenen Einheiten).

Der Schienenkontakt, beispielsweise eine Tastplatte, ist so auszuführen, daß er durch die Spurkränze niedergedrückt wird und dabei einen Öffner betätigt. Er muß allerdings eine ausreichende Länge besitzen, z. B. 40 mm bei Spurweite 16,5 mm, damit eine größere Sicherheit gegen Überrollen gegeben ist, bzw., daß er auch nach dem Überrollen durch die Laufräder mit Sicherheit niedergedrückt wird.

Ist es nicht zweckmäßig, die schon erwähnte verminderte Spannung einem zweiten Transformator zu entnehmen, so kann ein regelbarer Widerstand vorgeschaltet werden. So genügt meist bei Nenngröße H0 ein von 12 auf 24 Ohm umschaltbarer Widerstand. Sollen die Spannung 1/1 U und 1/3 U einem Trafo entnommen werden, so muß parallel zu

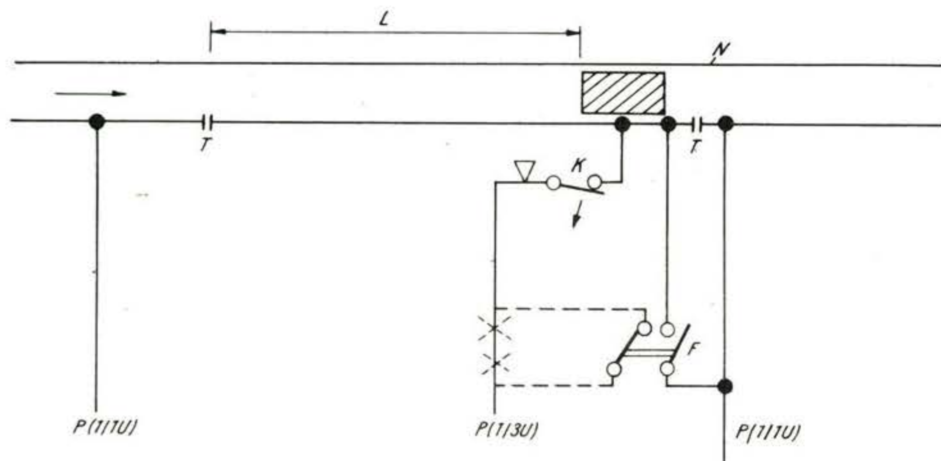


Bild 1

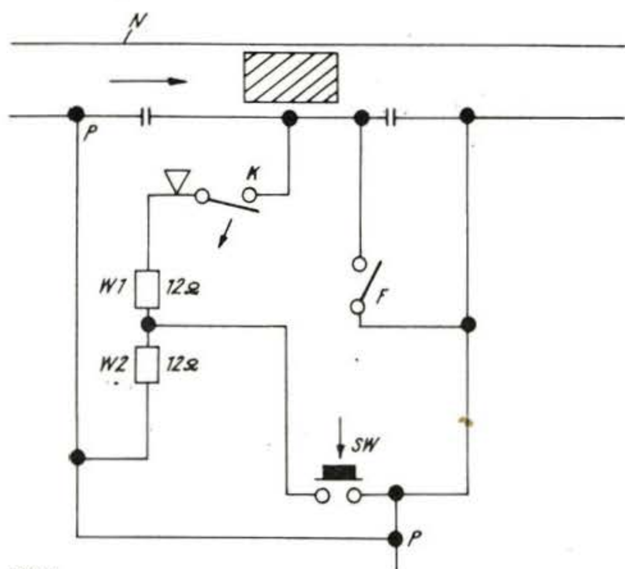


Bild 2

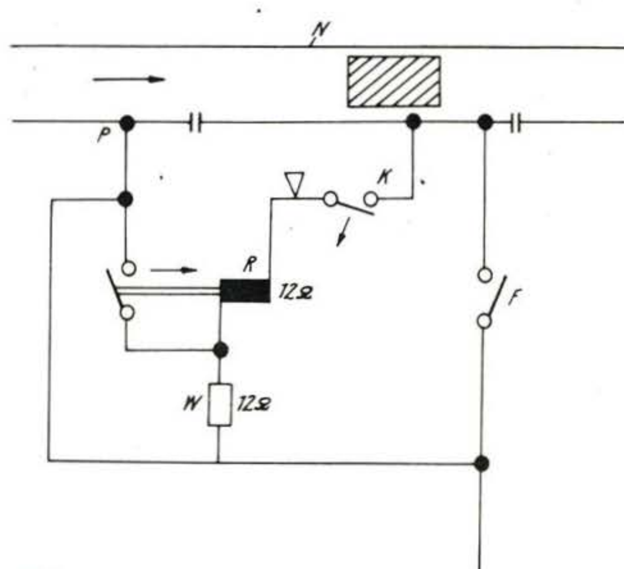
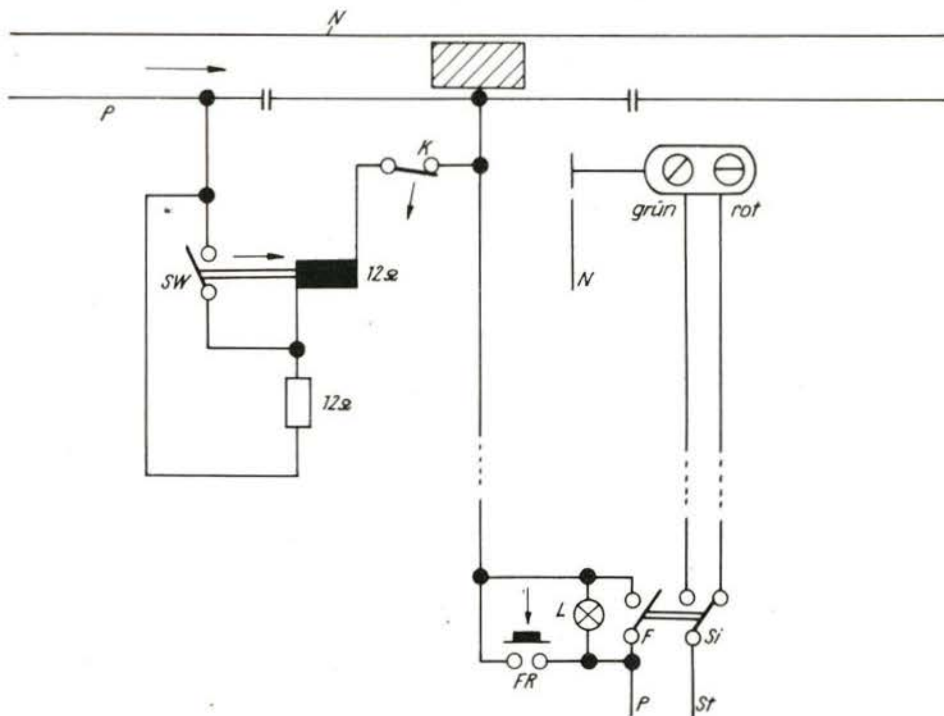


Bild 3

Bild 4
Zeichnungen: Verfasser



F ein Öffner für 1/3 U liegen (in Bild 1 gestrichelt dargestellt). Fahrzeuge mit einer niedrigen Stromaufnahme, z. B. 0,20 bis 0,25 A, benötigen bei 12 bis 14 Volt Fahrspannung etwa einen Widerstand von 24 Ohm zum ausreichenden Abbremsen. Nähern sich Triebfahrzeuge mit einer höheren Stromaufnahme, etwa 0,4 bis 0,6 A, so muß der Widerstand W2 durch einen Tastschalter SW überbrückt werden (Bild 2). Geschieht das nicht rechtzeitig, so kommt das Triebfahrzeug vorzeitig zum Halten, d.h., es „zieht" nicht bis zum vorgesehenen Ort vor, kann aber durch Betätigung des Schalters SW mit langsamer Fahrt in Gang gesetzt werden. Verwendet man statt des Widerstandes W 1 ein Stromrelais R, indem man beispielsweise zwei PIKO-Weichenspulen hintereinander schaltet und den Endabschalter so ändert, daß er die Funktion des Schalters SW übernehmen kann, wobei die Kraft einer Rückstellfeder überwunden werden muß, so kann die Überbrückung des Widerstandes W 2 automatisiert werden (Bild 3).

Das Relais R kann so justiert werden, daß es bei 0,4-A-Stromstärke anzieht. Es fällt sofort ab, wenn der Strom durch den Kontakt K unterbrochen wird. Triebfahrzeuge mit einer niedrigeren Stromaufnahme werden ausreichend abgebremst, Triebfahrzeuge mit einer höheren kommen nicht vorzeitig zum Halten. Von Vorteil ist, daß dies durch ein Ergänzungsbauteil zum Gleisstück mit Schienenkontakt K verwirklicht werden kann und daß das Heranführen eines besonderen Kabels vom Stellpult aus nicht mehr notwendig ist. Bei Triebfahrzeugen, deren Stromaufnahme nicht einen so großen Bereich umfaßt, genügt ein Widerstand W. Das Relais R kann bei den Nenngrößen TT und N wegfallen.

Der Schalter F kann auch Bestandteil eines Signals „mit Zugbeeinflussung" sein, das durch Elektromagnete gestellt wird. Er kann aber auch mit einem Schalter Si zum Umschalten des Stellstroms St eines Lichtsignals gekoppelt werden. Muß man aber mit Rangierfahrten rechnen, die am „Halt" zeigendem Signal vorbeifahren, so ist die Trennung des Fahrstromschalters vom Signalschalter oder die zusätzliche Anordnung eines Tastschalters FR zweckmäßig. Als Besetztanzeige kann ein Leuchtmelder L verwendet werden, der durch den Tastschalter überbrückt wird (Bild 4). Mit diesem lassen sich auch Gegenfahrten am Signal vorbeiführen, während bei Verwendung von Ventilzellen u.U. ein unbeabsichtigtes „Entlaufen" des vor dem Signal stehenden Tfz nicht ausgeschlossen ist.

Dipl.-Ing. KLAUS KIEPER, Ahrensfelde

Fotoexkursion in Freundesland

Dank der intensiven Bemühungen des Direktors des Warschauer Eisenbahnmuseums, Dr.-Ing. H. Zaniewski, besteht die Möglichkeit, in 6 verschiedenen PKP-Direktionen je ein Dampflok-Bw zu besuchen und dort die Lokomotiven zu fotografieren. Da die Dampfloks langsam rar werden, ist es besonders interessant, dort noch Dampflok-Typen zu begegnen.

Folgende drei Gruppen von Dampflokomotiven können in den Bw angetroffen werden:
- Polnische Baureihen: Pt 47, Ok 22, 01 49, Okl 27, Ty 23, Ty 45
- Amerikanische Baureihen: Tr 203, Ty 246
- Andere Baureihen: Ok 1 (Br 38), Ty 2 (BR 52), Ty 4 (BR 44), Ty 5 (BR 50), Ty 43 (BR 42).

Diese Baureihen verteilen sich auf die 6 Bw wie folgt:

1. Choszczno: Ok 1; Ok 22; Ty 2; Tr 203

Die Ok 1 dieses Bw stehen bereits vorwiegend abgestellt am Rand und werden verschrottet. Hauptanziehungspunkt sind einige Ok 22, die sich jedoch meist im Einsatz befinden.

2. Malbork: Ok 1, Okl 2 (Z), Tr 203, Ty 2, Ty 4 (bei Durchfahrten)

Schwerpunkt sind hier die in tadellosem Zustand befindlichen Ok 1 sowie die Ty 2. Im Bw werden jedoch bereits Dieselloks betrieben, so daß man auch diese fotografieren kann. Die Okl 2 (BR 86) ist bereits ausgemustert und wartet

Bild 1 Die Ty 23—237...



Bild 2 ...und die Ty 45—91 im Bw von Pyskowice

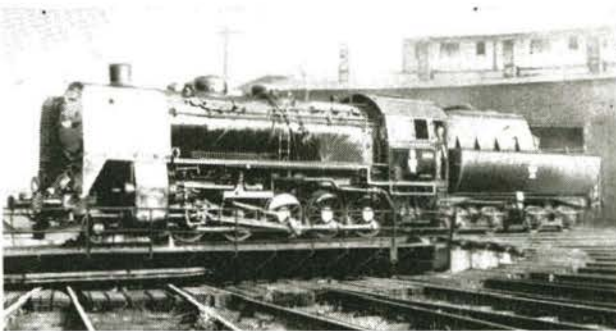


Bild 3 Freundlich stellen sich der Lokführer und sein „Paradepferd", OKl 27-69, der Aufnahme



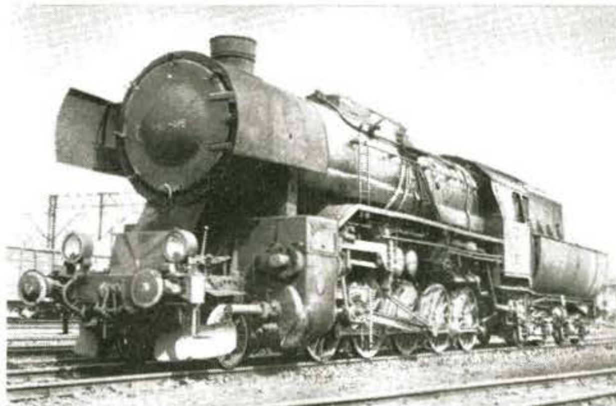
Bild 4 Die Lok Pt 47-24, mit Schienenräumern versehen, steht im Bw Jaworżyna unter Dampf

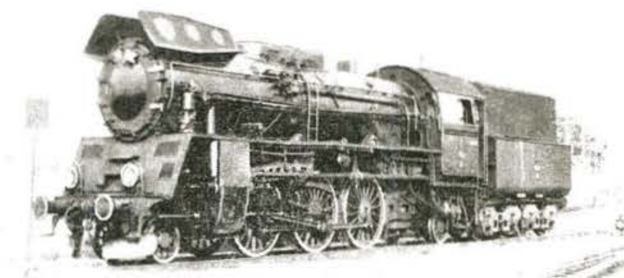


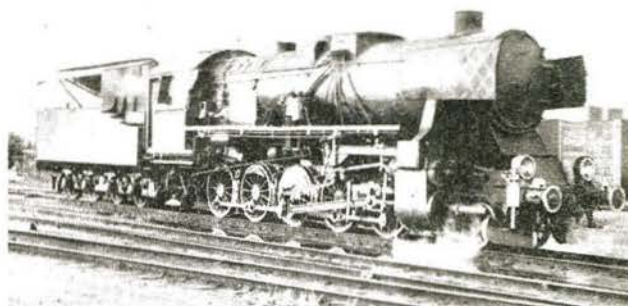
Bild 5 Die Ty 246-38 in Pyskowice...



Bild 6 ...und hier die Ty 43-126 in Poznan







Bilder 7 und 8 Maschinen der BR OL und Ty im Bw Sierpc 8

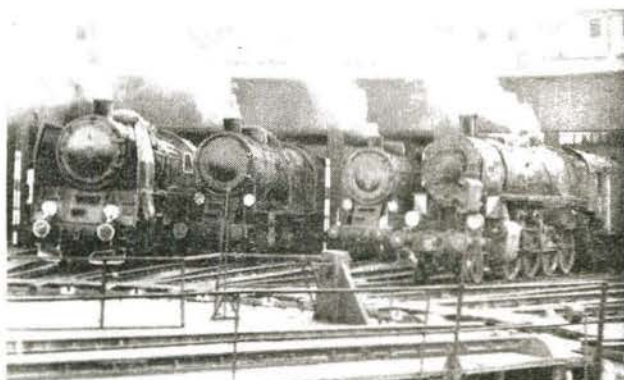


Bild 9 Lokparade in Pyskowice

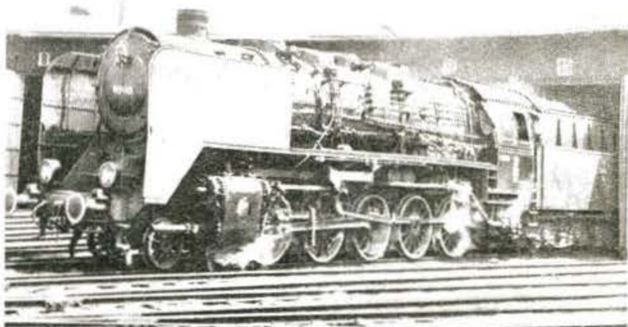


Bild 10 Lok des Typs Ty 5-45 in Poznan

auf ihre Verschrottung. Wenn man Glück hat, fährt ein schwerer Güterzug mit einer Ty 4 vorbei, der dann, besonders nachmittags, gut zu fotografieren ist.

3. Sierpc: OL 49, Ty 2, Ty 203

Für den Güterzugbetrieb werden hier die Ty 2 mit allen Tendervarianten (Wannentender, Steifrahmentender, Einheitstender, PKP-Tender) bekohlt und eingesetzt, so daß sich der Besuch dieses sonst recht kleinen Bw lohnt. Die Tr 203 wird — wie auch in den anderen Bw — nur für Rangierzwecke eingesetzt.

4. Pyskowice: Tr 203, Ty 2, Ty 23, Ty 42, Ty 45, Ty 246 (Z), Okl 27

Die Stationierung der schweren Güterzugloks Ty 23, Ty 45 und Ty 246 weist darauf hin, daß dieses Bw im Industriegebiet Slaska liegt. Die schweren UNRRA-Loks Ty 246 sind allerdings schon abgestellt, denn schwere Diesel- und E-Loks haben den Lokdienst übernommen. Dieses Bw ist von allen Bw am interessantesten, nicht nur bezüglich der verschiedenen Baureihen, sondern auch wegen der Vielzahl der Loks, die dort stationiert sind. Gelegentlich sieht man noch die Okl 27, die unserer BR 64 entspricht, auf der Durchfahrt.

5. Jaworzyna: Pt 47, OL 49, Ok 1, Ty 2

Die Orte Jaworżyna und Pyskowice liegen an elektrifizierten Hauptstrecken, haben jedoch unterschiedliche Bedeutung. Während in Pyskowice Güterzuglokomotiven beheimatet sind, dienen die Loks von Jaworżyna vorwiegend dem Reisezugverkehr. Da diese Baureihen auch in anderen Bw zu finden sind, ist die Bedeutung von Jaworżyna für den Eisenbahnfreund geringer. Besucht man alle 5 anderen Bw, kann man auf den Besuch Jaworżynas verzichten — es sei denn, man möchte alle möglichen Dampfloks jeder Baureihe fotografieren.



Bild 11 Die Ok 1-62 in Malbork

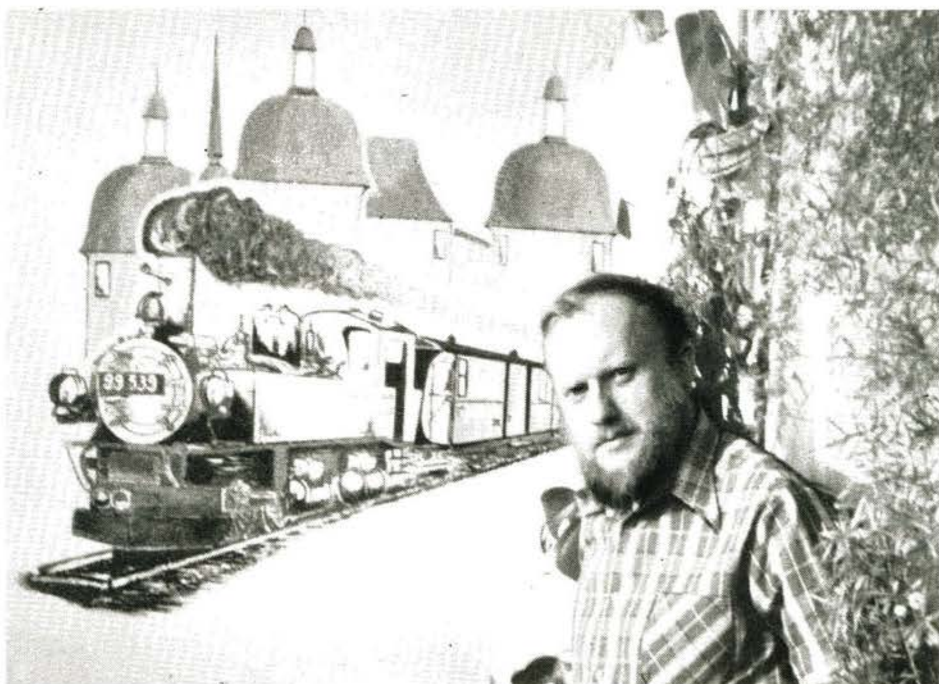
6. Poznan (Ostseite): Pt 47, Ok 1, Ty 2, Ty 5, Ty 43

In diesem verkehrstechnisch günstigen Dampflok-Bw wird ein reger Lokbetrieb abgewickelt. Die Drehscheibe rotiert in den Spitzenzeiten fast ständig. Hier ist auch eine P 8 mit polnischem Tender anzutreffen — sogar mit z. T. grüner Farbgebung! Besonders beeindruckend sind die schweren Schnellzugloks Pt 47, die u. a. die Strecke Frankfurt/Oder—Poznan bedienen.

Dieser kurze Bericht soll als Hinweis dienen, was man als Schwerpunkt der AG-Arbeit für Eisenbahnfreunde in Zukunft an Exkursionen einplanen kann. Es darf allerdings nicht vergessen werden, daß auch bei der Polnischen Staatsbahn die Dampflokzeit mit großen Schritten ihrem Ende entgegenschreitet.

WISSEN SIE SCHON...

● daß der Verbandsfreund Manfred Viertel aus Schwarzheide einen Balkonschmuck nicht alltäglicher Art anfertigte?
Herr V. schrieb der Redaktion dazu folgendes:
„Als langjähriger begeisterter Eisenbahnfreund und Vorsitzender der AG 3/58 ‚Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg' wollte ich meine Liebe zur Eisenbahn, speziell zu unserer Schmalspurbahn auch nach außen hin kundtun, zumal ich der Urheber des Emblems unseres Traditionsbetriebes bin (von Beruf kein Grafiker!), daß die enge Verbindung der DR mit unserem Verband symbolisiert.
Bei der Gestaltung meines Balkons suchte ich nach neuen Wegen und kam auf die Idee, unseren Traditionszug mit dem Moritzburger Schloß im Hintergrund bildlich darzustellen. Da sich meine Wohnung im Erdgeschoß befindet, haben die Straßenpassanten ebenfalls die Möglichkeit, mein ‚kleines farbiges Kunstwerk' auf Beton in Augenschein zu nehmen, und dies tun viele mit einem Schmunzeln.
Vielleicht ist es eine kleine Anregung für unsere große Schar von Eisenbahnfreunden, sich ebenfalls etwas bei der Gestaltung unserer Neubaugebiete einfallen zu lassen."
Text und Foto:
Manfred Viertel, Schwarzheide

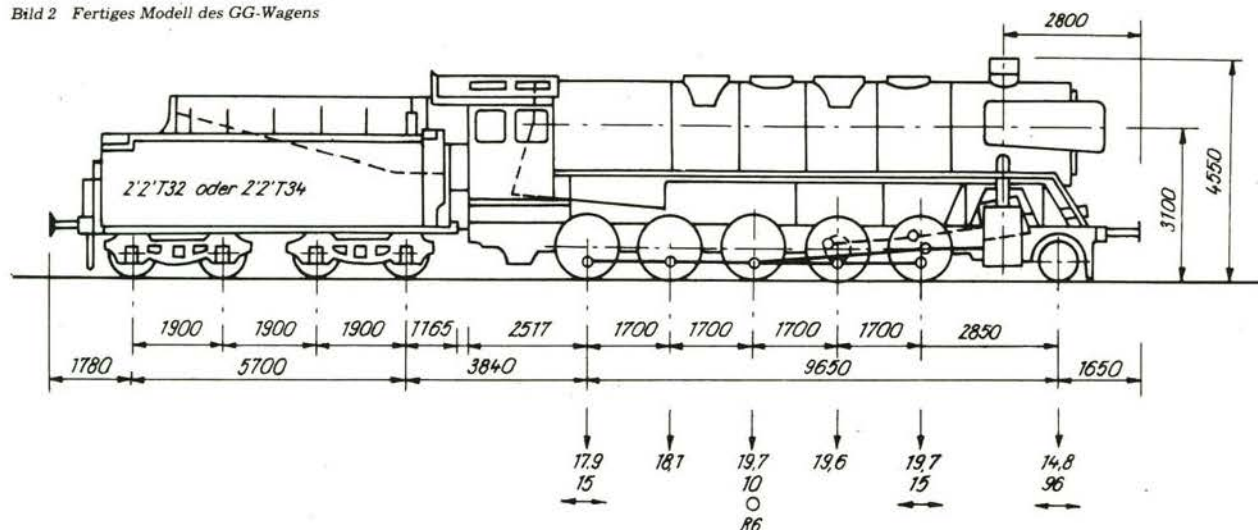


Lokfoto des Monats

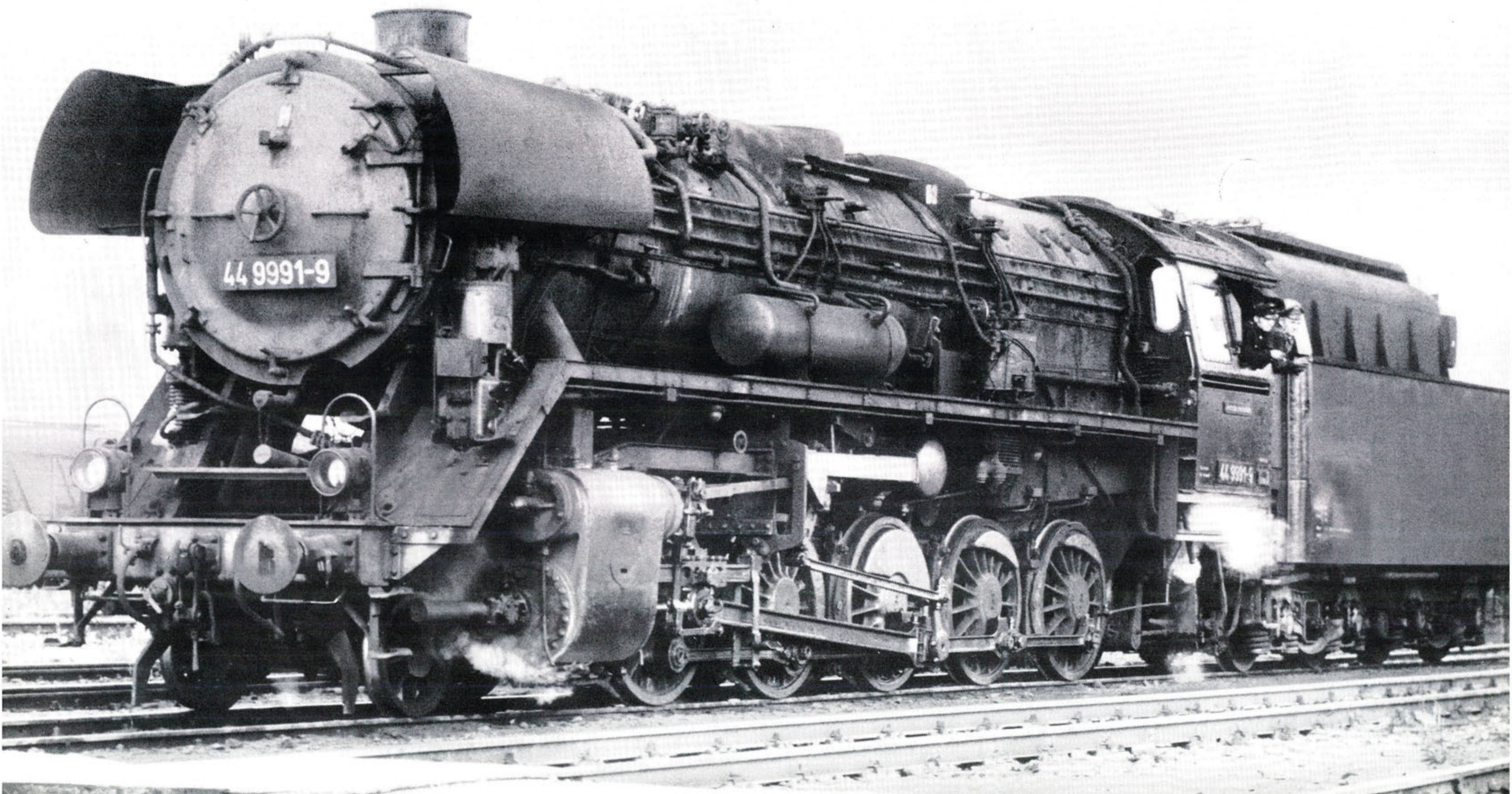
Seite 247

Die schwere Güterzug-Dampflokomotive der BR 44 wurde von der DRG bzw. der früheren DR in nahezu 2000 Exemplaren über einen relativ langen Zeitraum — von 1926 bis 1947 — beschafft. In dieser langen Zeit erfuhr sie nur sehr geringe bauliche Veränderungen.
Nach Beendigung des zweiten Weltkriegs verfügten beide deutsche Bahnverwaltungen über Maschinen dieser Baureihe, auf die sie nicht verzichten konnten. Während die DB als einzige in Serie vorgenommene Änderung die Luft- und Speisepumpen aus den Rauchkammernischen herausnahm und weiter zurück verlegte sowie die Lokomotiven mit den inzwischen allgemein üblichen Witte-Windleitblechen ausrüstete, beließ die DR diese Aggregate an ihrem bisherigen Platz. Vom Jahre 1961 an wurden aber auch die DR-Maschinen dieser Baureihe mit Witte-Blechen versehen, die allerdings wegen besserer Zugänglichkeit zu den Pumpen etwas höher angeordnet wurden. Nur zehn 44er der DB wurden 1950 von der Fa. Henschel neu bekesselt und weitergehend umgebaut.
Bei der DR wurden etwa 30 Lokomotiven zwecks Arbeitserleichterung der Heizer und zur Erhöhung der Kesseldampfleistung im Jahre 1950 mit einer Kohlenstaubfeuerung des Systems Wendler ausgerüstet.
1955 begann dann die DB damit, einige 44er auf Ölhauptfeuerung umzustellen. Im Jahre 1959 geschah dasselbe dann auch mit einer Lokomotive der DR, der im Laufe der Zeit noch viele andere folgten. Das war mit keinem größeren Lok-Umbau verbunden. Lediglich einige Änderungen an der Kesselausrüstung, der Wegfall des Aschkastens und Rostes sowie des Funkenfängers und die Ausmauerung der Feuerbüchse mit Schamottesteinen waren dazu erforderlich.
Die Lokomotiven der BR 44, die bei der DR so mit einer Kohlenstaubfeuerung ausgerüstet wurden, erhielten die Bezeichnung 44^9. Sie fuhren noch bis vor nicht allzu langer Zeit in schweren Güterzugplänen im Raum Arnstadt.
H. K.

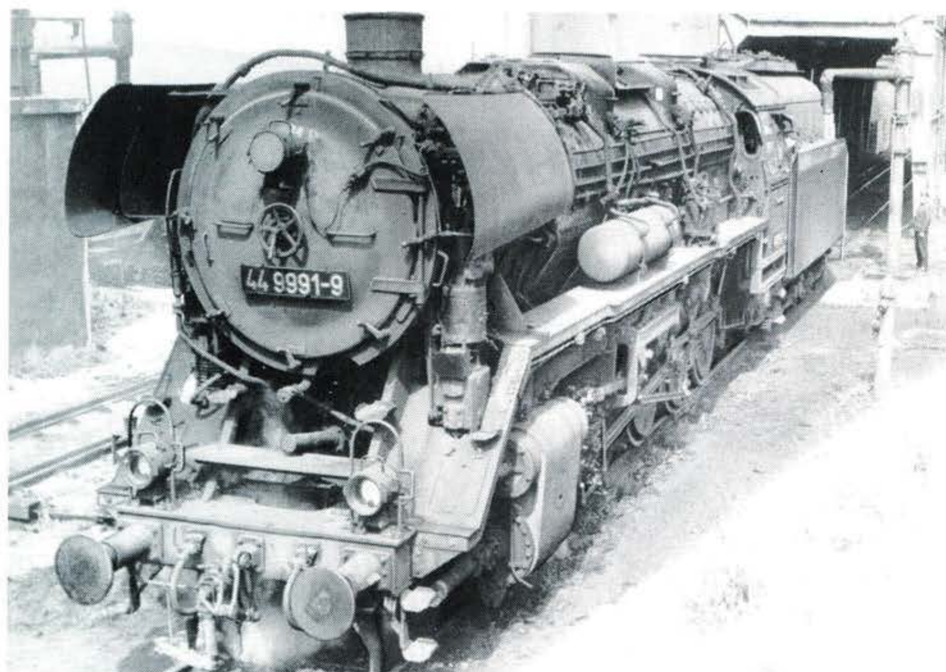
Bild 2 Fertiges Modell des GG-Wagens

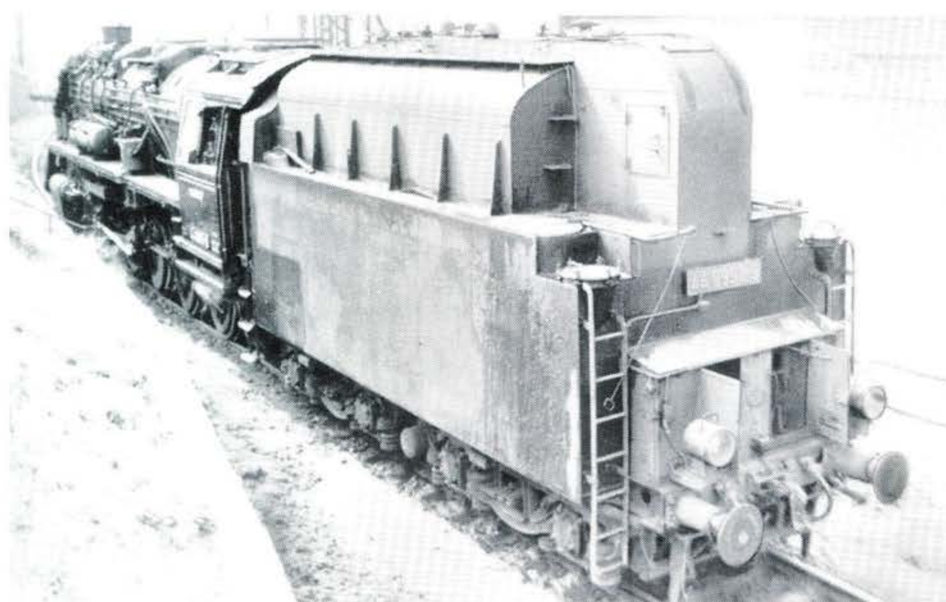


Die schwere Güterzug-Dampflokomotive der BR 44, aufgenommen am 19. Juni 1971 im Bw Saalfeld *Foto (Nachdruck): Kluge, Lommatzsch*



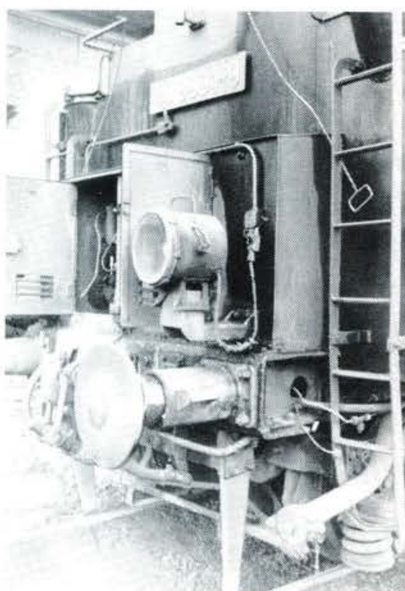
LOKBILD-ARCHIV

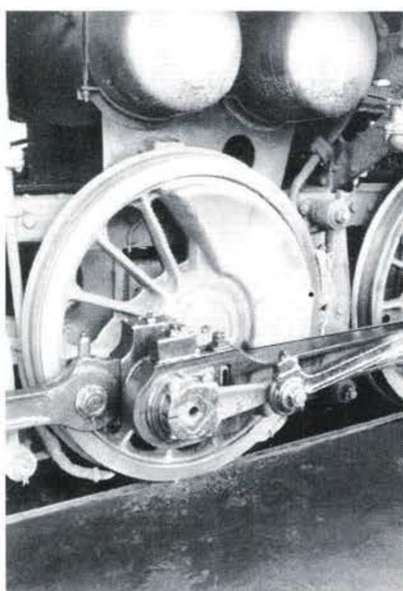


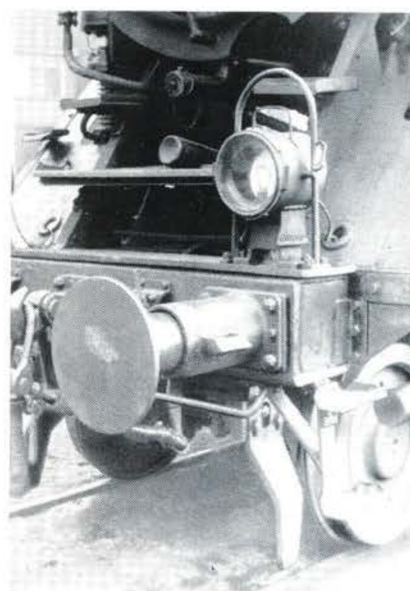


Die Lokomotive der BR 44 mit Kohlenstaubfeuerung

Fotos: Fritz Hornbogen, Erfurt







WOLFGANG PETZNICK (DMV), Berlin

Aus dem Lebenslauf der Reko-Einheits-Schnellzuglokomotive der Baureihe 01^5 der Deutschen Reichsbahn (2)

Nach wie vor verrichteten auf den nur bis 17-Mp-Achslast zugelassenen Hauptbahnen die Lokomotiven der pr. „S-10-Familie" gemeinsam mit der P 8 (BR 38^{10-40}) den Schnellzugdienst, was wegen häufiger Vorspannleistungen jedoch zu einem wirtschaftlichen Kriterium führte. Daher beschloß die Hauptverwaltung, als Ersatz für die S 10^1 eine leichtere Einheits-Schnellzuglokomotive mit 17-Mp-Achslast in Anlehnung an die BR 01 kurzfristig zu entwerfen und gleich in größerer Stückzahl zu bauen. Damit wurde aber auch das 1924 konzipierte Einheits-Typenprogramm durchbrochen bzw. erweitert.

Die aus der Anfangszeit der 01 noch geschockten Direktionen standen diesem Vorhaben skeptisch gegenüber. Eine gleichgroße Maschine wie die 01, konstruktiv aber leichter ausgeführt, gab hinsichtlich ihrer Bahnfestigkeit zu Bedenken Anlaß. Letztlich muß diese aber auch die Hauptverwaltung selbst gehegt haben, denn nur so ist es erklärlich, daß gleichzeitig der Bau von 30 verstärkten *Maffei*-Lokomotiven der bayrischen S 3/6 für preußische Einsatzgebiete angeordnet wurde, die *Henschel* im Lizenzbau herstellte und 1930/31 lieferte.

Das Kuriose bei alldem war, daß diese 30 Lokomotiven den Bw Berlin-Anhalter Bf, Halle P und Nürnberg zugeteilt wurden und dort ausschließlich auf der mit 20 Mp zugelassenen Fernstrecke Berlin—Halle—Nürnberg—München zum Einsatz kamen. Nebenbei erwies sich hier, daß das hohe bayrische Loblied über die berühmte S 3/6 von den Preußen nicht mitgesungen wurde. Die S 3/6 konnte sich nämlich leistungsmäßig nicht mit der 01 messen, ganz zu schweigen von dem enorm höheren Unterhaltungsaufwand gegenüber der BR 01. Die Hallenser waren mehr als froh, daß sie die S 3/6 gegen funkelnagelneue 03er der 18-Mp-Klasse 1935 austauschen konnten.

Im übrigen stellte sich gleich nach Inbetriebnahme der ersten schon 1930 von *Borsig* gelieferten 03 heraus, daß die neue, wiederum als Zwilling durchgebildete leichtere Einheits-Schnellzuglokomotive ganz im Gegensatz zu den ersten 01er ein Meisterwerk des Vereinheitlichungsbüros geworden war, zumindestens im Hinblick auf ihre völlige Störfreiheit.

Darüber hinaus wurden vor allem die gute Verdampfung im Kessel und die ausgezeichnete Leichtläufigkeit gelobt. Demzufolge wurden Maschinen der BR 03 in den Jahren 1930 bis 1937 durchgehend (bis zur Betriebsnummer 03 298) beschafft. Neue Bauaufträge für die 01 vergab man erst wieder ab 1934 an die Lokomotivfabriken, nachdem die Konstruktion nochmals in bezug auf größere Laufachsen, Scherenbremse und größere Rohrlängen im Kessel vom Vereinheitlichungsbüro überarbeitet war.

Vom Dezember 1934 an bis zum endgültigen Beschaffungsauslauf im September 1938, kamen so weitere 131 Stück der 01-Maschinen in folgenden Serien zur Auslieferung:

Lokomotive		
01 102—109	von Henschel	im Jahre 1934
110—114	von Schwartzkopff	im Jahre 1934
115—121	von Krupp	im Jahre 1934
122—140	von Henschel	im Jahre 1935
141—149	von Krupp	im Jahre 1935
150—205	von Henschel	im Jahre 1935/36
206—212	von Henschel	im Jahre 1937
213—232	von Henschel	im Jahre 1938.

Die DR verfügte nun mit den Baureihen 01 und 03 über etwa 500 Stück 2'C1'h2-Einheits-Schnellzuglokomotiven, die mit wenigen Ausnahmen auf dem gesamten Streckennetz der DR im Einsatz standen und in fast allen größeren Schnellzug-Bw stationiert waren.

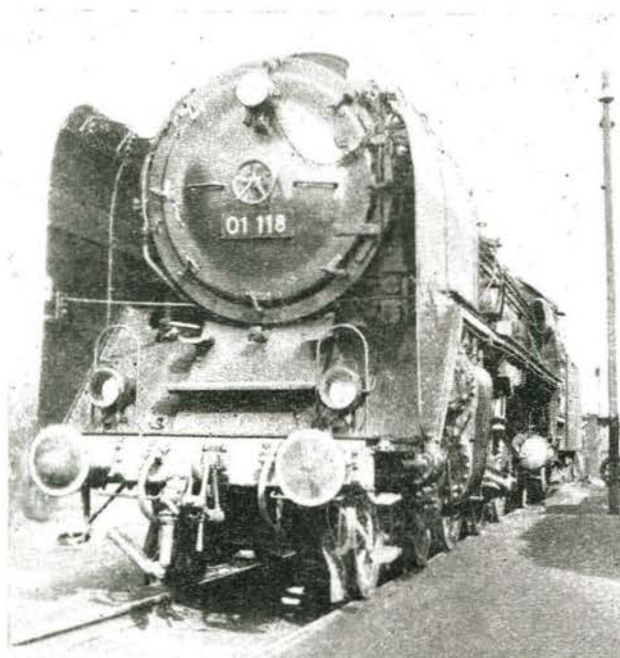


Bild 1 Die 01 207 im Bw Dresden-Altstadt; die Aufnahme entstand im Jahre 1967

Insbesondere mit den ab 1934 eingeführten rapiden Fahrzeitkürzungen, die im Sommerfahrplan 1937 ihre absoluten Spitzenwerte erreichten, wurden diese Lokomotiven jetzt ständig bis zur Leistungsgrenze gefordert.
Schnell- und Eilzüge, bestehend aus 10 bis 11 Wagen, mit der 01 bespannt oder 7 bis 9 Wagen von der 03 geführt, absolvierten nunmehr Fahrzeiten, die für europäische Dampflokomotiven beachtenswert waren.
Einige Bahnbetriebswerke hatten mit diesen Zweizylinder-Einheitsloks sogar Züge zu bespannen, die mit mehr als 100 km/h Reisegeschwindigkeit verkehrten.
Andererseits war es für Lok und Personal gleichermaßen schwierig, die 01-Langläufe zwischen Berlin und Nürnberg (437 km) und Berlin—Frankfurt/M (539 km) planmäßig durchzustehen. Diese und andere betriebliche Beispiele erbrachten schließlich die klare Erkenntnis, daß hier die Zweizylinder-Einheitsschnellzuglokomotive am Ende ihres Leistungsvermögens stand.
Bei dem nach deutschen Baubestimmungen geringen zulässigen Massenausgleich der freien Fliehkräfte am Radumfang verkraftete das Zweizylindertriebwerk keine höheren Drehzahlen, so daß insbesondere bei der BR 01 zunehmend Triebwerksbrüche und Rahmenrisse die Folge waren. Ein ebenso schwerwiegender Mangel, unter dem nicht nur die 01, sondern fast alle Einheitslokomotiven zu leiden hatten, war das Undichtwerden der Rauch- und Heizrohre an der Feuerbuchsrohrwand. Die Ursache war die, daß die großen Einheitskessel eine zu klein bemessene Feuerbuchsheizfläche hatten, die im hohen Lokomotivleistungsbereich ständig überlastet war. Die einzig richtige Alternative für die weitere Leistungssteigerung im Schnellzugdienst lag in der seit 1934 mit wahlweiser Achslast von 18 und 20 Mp konzipierten 2'D2'h3-Einheits-Schnellzuglokomotive der BR 06, deren konstruktive Durchbildung nicht dem Verinheitlichungsbüro, sondern der Firma Krupp übertragen war. Die beiden riesengroßen Baumusterloks kamen aber erst im Frühjahr 1939 zur Auslieferung. Bis dahin hatte sich die Hauptverwaltung, gemeinsam mit dem Lokomotivbaudezernenten R. P. Wagner, bereits anders entschieden. Als Ablösevariante für die Zweizylinderlok 01 erhielt die Firma Schwartzkopff bereits 1938 den Auftrag, die 01-Maschine unter Beibehaltung des Kessels und der Achsfolge in eine stromlinienverkleidete Dreizylinderlok umzubauen, die mit Hilfe der den Luftwiderstand senkenden Verkleidung eine größere effektive Zugkraft im hohen Geschwindigkeitsbereich versprach.
Nach dem 1939 aufgestellten großen Einheitslok-Beschaffungsprogramm sollten von dieser als 01^{10} bezeichneten neuen Baureihe 400 Lokomotiven in Losen zu je 100 Stück in den Jahren 1940 bis 1943 ausgeliefert werden.
Da mit dieser Entscheidung der technische Fortschritt im Lokomotivbau jetzt zugunsten einer überzogenen Vereinheitlichung zurücktrat, versuchten das Lokversuchsamt Grunewald und die Firma Schwartzkopff mit Gegenvorschlägen richtungsweisend einzuwirken.
Beide Institutionen empfahlen, wie bereits schon im Jahre 1934 bei den Vorarbeiten zu den Baureihen 06 und 45 sowie erneut im Jahre 1937 beim Entwurf der „Ersatz-P-8" (BR 23) nun doch endlich für die neue BR 01^{10} einen leistungsfähigeren und je Quadratmeter Kesselheizfläche eine größere Dampfmenge erzeugenden Verbrennungskammerkessel vorzusehen.

Die Firma Schwartzkopff hatte darüber hinaus in größter Eile anstelle der wiederum vorgesehenen Achsfolge 2'C 1' einen Schnellzuglok-Entwurf mit der umgedrehten Achsfolge 1'C 2' an das Reichsbahnzentralamt eingereicht, der insbesondere die Entwicklung eines Hinterkessels mit großer Feuerbuchsheizfläche und breiter Rostfläche ermöglicht hätte. Der Versuch schlug aber fehl.

So lieferte *Schwartzkopff* bereits im Jahre 1939 das Baumuster der neuen 2'C1'h3-Stromlinienlok mit alter Kesselkonstruktion, die Lok 01 1001, aus, der 1940 die erste Serie 01 1052 bis 01 1105 der gleichen Firma folgte. Das an *Hen-*





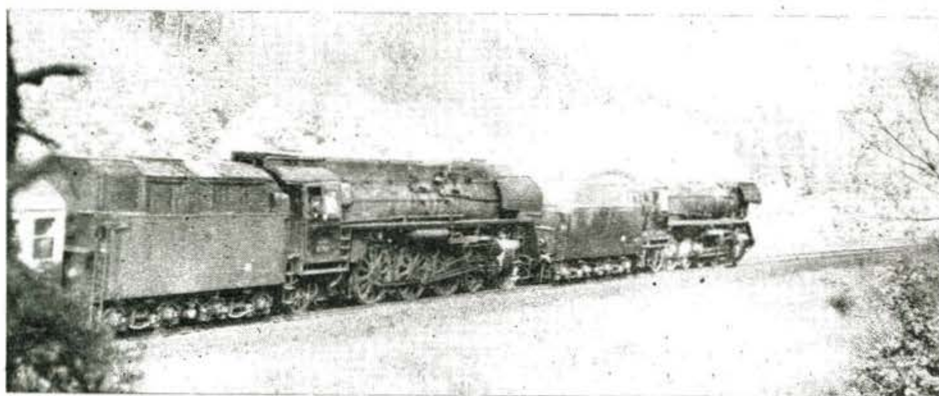
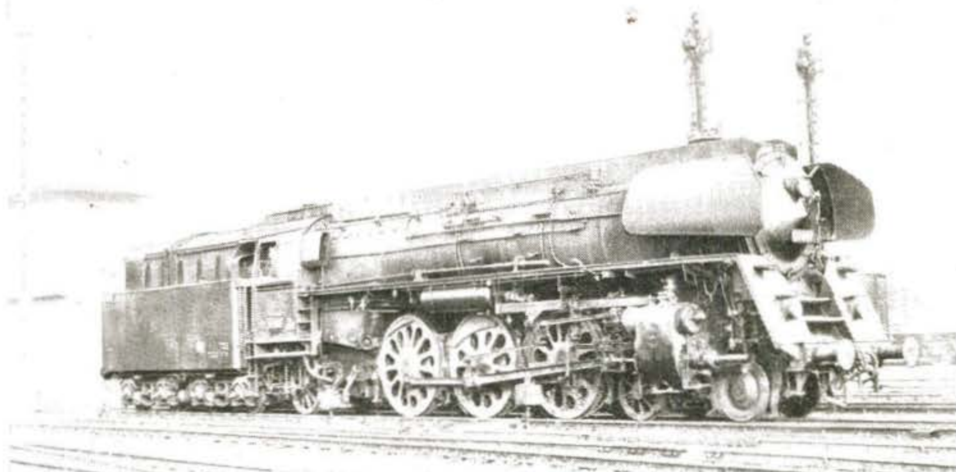


Bild 2 Diese Aufnahme zeigt die 01 118 im Bw Berlin-Ostbahnhof
Bild 3 Zwei äußerlich verschiedene Loks der BR 01 zeigt dieses Foto, das im Bw Wittenberge aufgenommen wurde
Bild 4 Herbst 1967 bei Eisenach: die 44 1740 und die 01 507 fördern im Vorspann den D 1099 von Frankfurt/M. nach Cottbus

Bild 5 U.B.z. eine 01^5 mit Boxpok-Radsätzen ohne Schürze im Bw Wittenberge. Das Foto entstand im September 1969
Fotos: Hans Müller, Leipzig



schel vergebene zweite Baulos von 01 1002 bis 01 1051, sowie alle weiteren geplanten Beschaffungsstückzahlen wurden infolge des im September 1939 ausgebrochenen faschistischen Krieges zugunsten der Beschaffung von Güterzuglokomotiven der Baureihen 44, 50 und 86 storniert.
Das gleiche Schicksal wiederfuhr der ein Jahr später in Auftrag gegebenen verkleideten Dreizylinderlok der BR 03^{10}, die die Firma Borsig aus der Zweizylinder-03 ursprünglich für den Einsatz auf den Strecken Österreichs konstruktiv durchzubilden hatte und die zwischen 1939 bis 1941 in 60 Exemplaren zur Auslieferung kam.
Die als Folge der Kriegsereignisse eingetretenen Fahrzeitverlängerungen im Reisezugnetz ermöglichten den planmäßigen Einsatz der Stromlinienlokomotiven vor schnellfahrenden Zügen, wie Jahre zuvor mit den Zwillings-Einheitslok praktiziert, jedoch nicht mehr.
Die Stromlinienlokomotiven verrotteten äußerlich schnell, da die Verkleidungsbleche kaum gepflegt wurden und letztlich waren sie ebenso, wie ihre unverkleideten „Schwestern“, bis Kriegsende vollkommen verschlissen.
So endete mit dem grauenvollen Krieg des Hitlerfaschismus auch die Entwicklungsgeschichte der Einheits-Schnellzuglokomotiven glanzlos, wie überhaupt der Neubau derartiger Dampflokomotiven für alle Zeiten.

Die rekonstruierte Einheits-Schnellzuglokomotive BR 01^5 der DR und ihre Konstruktionsmerkmale

An schweren Einheits-Schnellzugloks der BR 01 hatte die DR einen Restbestand von 70 Lokomotiven ermittelt, darunter jedoch keine 01^{10}, die vollzählig in den westlichen Besatzungszonen verblieben waren. Desweiteren wiesen von diesen 70 Maschinen der DR die 01 026, 030, 035, 110 und 214 derart schwere Kriegsschäden auf, daß sie ausgemustert wurden. Die übrigen 65 Exemplare der BR 01 standen, nach den vom Raw Meiningen bis zum Jahre 1950 durchgeführten Hauptuntersuchungen, wieder voll im Einsatz.
Ihre Beheimatung war anfänglich so konzipiert, daß die 22 älteren Loks mit 850-mm-Laufrädern dem Bw Magdeburg zugeteilt waren und die 43 neueren Maschinen mit 1000-mm-Laufrädern dem Bw Erfurt.
Später, mit zunehmendem grenzüberschreitenden Schnellzugverkehr und bei Einführung der Städte-Schnellverkehrsverbindungen, ab 2. Oktober 1960, standen die 01-Maschinen auch ständig in den Bahnbetriebswerken Wittenberge, Rostock, Berlin-Ostbahnhof und Dresden-Altstadt im Einsatz.
Die ursprüngliche Konzeption des bei der DR im Jahre 1953 angelaufenen und im Jahre 1960 abgeschlossenen Dampflok-Neubauprogramms beinhaltete neben den ausgeführten Regelspur-Baureihen 65^{10}, 83^{10}, 23^{10} und 50^{40} auch Projekte einer schweren 1'E1'h3-Güterzuglokomotive BR 45^{10} und einer schweren 2'C1'h3-Schnellzuglokomotive BR 01^{20}, die jedoch infolge der inzwischen beschlossenen Traktionsumstellung nicht mehr zur konstruktiven Durchbildung und Bauausführung kamen. Ungeachtet dessen, bestand aber für den schweren Schnellzugdienst, der sich ab Ende der fünfziger Jahre durch immer dichter werdenden Strecken-Zugbelegungen, zunehmende Zuglasten und kürzere Fahrzeiten kennzeichnete, die Notwendigkeit, eine gegenüber der Regelbauart stärkere Maschine mit größerer Kesselreserve, zu schaffen.
Da ohnehin bei der DR seit November 1957 eine als Rekonstruktionsprogramm bezeichnete umfassende Modernisierung bestimmter Dampflok-Baureihen lief, mit der die durchgreifende Gesundung des Dampflokparks angestrebt und zugleich der reibungslose Anschluß an die Traktionsumstellung gesichert werden sollte, fiel im Februar 1959 die Entscheidung, die vorhandenen 01-Lokomotiven in dieses Rekonstruktionsprogramm einzubeziehen.
Bei der folgenden Konkretisierung dieser Aufgabe durch den Lokomotivausschuß, setzte man in bezug auf den Rekonstruktionsumfang für die 01 folgende Prämissen:
1. Neuersatz der alten Dampfkessel durch einen nach neuen Baugrundsätzen zu entwickelnden Kessel in Schweißkonstruktion mit besserer Abstimmung des Heizflächenverhältnisses. Dazu Einbau einer Verbrennungskammer und eines Mischvorwärmers zur Erhöhung des thermischen Wirkungsgrads. Die mit diesem Kessel stündlich zu erzeugende Dampfmenge sollte gegenüber dem alten Kessel der BR 01 von 14 auf 16 t/h gesteigert werden.
2. Ersatz einiger wichtiger, bereits hohem Verschleiß unterlegener Bauteile, wie Drehgestelle, Dampfzylinder, Radsätze sowie innere und äußere Steuerungsteile, wobei diese zwecks Beseitigung bestehender Typenmängel in der Konstruktion zu überarbeiten waren.
3. Neugestaltung der Führerhausverhältnisse, die mit einigen schon bei den Neubaulok eingeführten Neuerungen zur Arbeitserleichterung der Lokpersonale dienen sollte. Hierzu gehörten beispielsweise Seitenzugregler, Ventilwasserstände, druckluftbetätigte Zylinderentwässerungsventile, Rußbläser, Dachschiebefenster, rotierende Klarsichtscheiben, gepolsterte Führerhaussitze mit Rückenlehnen u. a. m.
Schließlich war es bei so einer umfassenden Modernisierungskonzeption dann auch eine wünschenswerte und berechtigte Vorstellung, die zu rekonstruierenden 01-Lokomotiven in ihrer äußeren Form verkehrswerbend zu gestalten, wobei die Dampflokomotive der ÖBB-Reihe 214 und der ČSD-Reihe 477 als Anregung dienten.
Die Idealvariante, aus der zu rekonstruierenden 01 durch Einbau des dritten Triebwerks eine nach neuen Baugrundsätzen weiterentwickelte 01^{10} zu schaffen, so wie es das Projekt der Reihe 01^{20} des stornierten Neubaus vorsah, ließ sich nicht verwirklichen, da das Vorhaben sowohl in konstruktiver Hinsicht als auch in der Baudurchführung durch reichsbahneigene Kapazitäten realisiert werden sollte und schließlich auch ökonomisch vertretbar bleiben mußte.

Fortsetzung folgt

Unser Leser Heinz Böhning aus Dresden sandte der Redaktion unlängst einen Zeitungsausschnitt der Werkzeitung „Der Lokwerker" des Raw „Helmut Scholz" Meiningen zu. Da wir meinen, daß der Inhalt des Zeitungsausschnitts sehr interessant ist, möchten wir ihn den Lesern nicht vorenthalten. Unter der Überschrift „Für das Verkehrsmuseum ‚frisiert'" war in der Werkzeitung folgendes zu lesen:

„Seit Jahren werden im Raw ‚Helmut Scholz' Lok-Baureihen, die aus dem Betriebsverkehr ausgesondert wurden, für das Verkehrsmuseum Dresden entsprechend aufgearbeitet und zwar jährlich je eine Lokomotive.
Eine von der seit vielen Jahren unserem Werk anvertraute Baureihe, die 43er (Dem Artikel war in der Werkzeitung noch ein Foto beigestellt, d. Red.), wurde dem Verkehrsmuseum Dresden Ende Dezember 1976 übergeben."



Zu dem in Heft 6/76 unserer Fachzeitschrift erschienenen Beitrag „Abschied von der BR 94^{20}" übersandte uns Herr Döbrich aus Netzschkau folgende Zeilen:

„Sicher werden sich Leser für das Ende der letzten drei Lokomotiven der BR 94^{20} interessieren. Vom Schicksal dieser Maschinen nach der Einstellung des Güterverkehrs auf dieser Steilstrecke ist mir noch folgendes bekannt: Die 94 2043, die 94 2080 und die 94 2105 wurden zunächst im Bw Aue abgestellt. Ende Oktober 1975 halfen noch zwei 94er beim Abbau der Eibenstocker Steilstrecke. Darauf wurden sie wieder in Aue abgestellt. Im Dezember 1975 konnte man noch einmal alle drei Lokomotiven der BR 94^{20}, die verblieben waren, zusammen mit einer 58er hintereinander abgestellt im Bahnhof Lauter (Sachsen) besehen. Mitte Januar 1976 fiel die 94 2043 in Zwickau dem Schneidbrenner zum Opfer. Ebenso erging es der 94 2080 Anfang Februar des gleichen Jahres im Bw Aue. Übriggeblieben ist noch die 94 2105. Anfang Mai 1976 war sie noch immer in Lauter abgestellt."



Unser Leser Winfried Reichard aus Finsterwalde schickte an die Redaktion eine Karte mit Bemerkungen zur Exkursion der ZAG Dresden (Heft 12/76), die sicher für diesen oder jenen Leser von Interesse sind:

„Bei einem Besuch der Schmalspurstrecken 422 und 424 im Oktober '76 konnte ich feststellen, daß zwar die Loks 99 1586 und 99 1606 auf der Strecke Wolkenstein—Jöhstadt verkehren, aber nicht die Lok 99 1590. In Jöhstadt steht im Lokschuppen die Lok 99 1583 (kalt) und, wie richtig geschrieben wurde, auf einem Abstellgleis zusammen mit verschiedenen Wagen die Lok 99 1594 (ebenfalls kalt). Mich und sicher auch andere Leser hätte interessiert, welche 6 Loks die Exkursionsteilnehmer auf der Strecke 424 gesehen haben. Ich konnte leider nur folgende drei Loks sehen: 99 1779 im Bw Cranzahl, auf der Strecke die Lok 99 1771 und 99 1785. Wie ich später erfuhr steht in Oberwiesenthal im Lokschuppen die Lok 99 1782. Ich wäre für eine Ergänzung dankbar.
In diesem Zusammenhang möchte ich erwähnen, daß auf dem Bf Schönfeld-Wiesa noch die Lok 99 1780 als letztes Überbleibsel ihren Dienst tut."



Ergänzendes zu dem Beitrag in Heft 2/77 „Der ET 85 — ein Triebwagen für den Vorortverkehr" übersandte Herr Reinhard Fisahn aus Remscheid der Redaktion:

„... 1974 existierten noch 7 Triebwagen in Freiburg (BRD). Im Sommer 1976 waren nur noch die ET 85 05, 85 19 und 85 27 betriebsfähig (85 19 mit Holzbänken). Im Februar 1976 veranstaltete die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) mit dem ET 85 07 eine Abschiedsfahrt und übernahm ihn dann in ihr Museum in Bochum-Dahlhausen (BRD). Seit September '76 fahren die beiden letzten Exemplare, der ET 85 05 und der ET 85 19 (heute: 485 005-3 und 485 019-4) den letzten Umlauf Mühlheim—Basel Bad Bf—Weil—Lörrach. Mit ihrer Ausmusterung ist im Juni '77 zu rechnen."



Angeregt durch den Leserbrief von Herrn Robert Eckelt („Der Kontakt" Heft 4/77) brachte unser Leser Olaf Liehr aus Berlin folgende Zeilen zu Papier:

„... Fest steht, daß die Ausstellung (in Berlin am Fernsehturm, d. Red.) von Mal zu Mal besser wurde. Dafür sprechen u. a. die immer höheren Besucherzahlen. Fest steht aber auch, daß leider ein gewisser Platzmangel vorhanden ist. Die von Herrn Eckelt vorgeschlagene Bastelecke ginge dann doch auf Kosten der Ausstellungsfläche.

Was den Informationswert der Ausstellung angeht, so ist er durch Schautafeln und Vitrinen gewährleistet. Falls es sich ermöglichen läßt, müßte man jedoch einmal die Herausgabe eines Ausstellungskatalogs in Erwägung ziehen. Darin könnte man dann z. B. die Gleispläne der ausgestellten Anlagen veröffentlichen. Solch ein Katalog wäre ein nützlicher Ausstellungsführer und gleichzeitig ein Souvenir, womit ich beim nächsten Vorschlag wäre. Weshalb gibt es nicht spezielle Ausstellungssouvenirs zu kaufen? Dies könnten z. B. Fotos von Exponaten sein, aber es gibt ja auch andere Möglichkeiten. Hier sind Ideen gefragt! Bei entsprechender Preisgestaltung wäre damit gleichzeitig eine weitere Einnahmequelle zur Mitfinanzierung der Ausstellung erschlossen..."

Vielleicht überdenken die Organisatoren von Modelleisenbahn-Ausstellungen einmal diese und auch die von Herrn Eckelt gegebenen Anregungen, um dann zu einer noch höheren Qualität und einem besseren Gelingen solcher Ausstellungen beitragen zu können.



Nachdem im Heft 4/77 auf der Seite „Selbst gebaut" bei dem abgebildeten Foto Nr. 4 ein in der redaktionellen Bearbeitung versehentlich entstandener, sinnentstellender Text veröffentlicht wurde und sich auch viele Leser für die Arbeit von Herrn Beck interessieren, möchten wir hier die Gelegenheit nutzen und Herrn Beck zu Wort kommen lassen:

„... Nur am Rande möchte ich darauf hinweisen, daß ich seit 1973 Mitglied des DMV (AG „Friedrich List" Leipzig) bin und wahrscheinlich der einzige Modelleisenbahner, welcher sich außer mit der Modellbahn, auch noch mit Kraftfahrzeugen (-Modelle, d. Red.) befaßt. Nachdem nun im vergangenen Jahr die einstige Lehranlage von Herrn Oberlehrer Rust aus Potsdam nach Leipzig überführt wurde, kommt mir die Aufgabe zu, eben zu dieser Anlage die entsprechenden maßstäblichen Kraftfahrzeuge herzustellen. Baue ich derzeit im Maßstab 1:25, so muß ich mich für die Rust'sche Anlage auf 1:32 umstellen..., so müßte der Text richtig heißen: ‚Und wieder einmal Straßenfahrzeuge, die durch Verwendung handelsüblicher Leisten entstanden sind. Herr Fritz Beck (DMV) Leipzig ist der fleißige Meister, zu dessen Sammlung 56 Modelle gehören'."

STRECKEN-BEGEHUNG

Schriftliche Befehle — Befehl B

Grundsätzlich wird der Befehl B **nur auf 2gleisigen Strecken** angewandt. Er unterscheidet sich äußerlich vom Befehl A und vom Vorsichtsbefehl dadurch, daß er in der Mitte einen senkrechten roten Streifen trägt. Ausgefertigt wird er genau wie die anderen Befehle, nämlich im Durchschreibeverfahren. Die gültigen Felder werden durch je einen senkrechten Strich an beiden Rändern eingekastelt. Ungültiges wird **schräg** durchgestrichen, um beim Durchschreiben Irrtümer, die bei einem waagrechten Durchstreichen auftreten könnten, auszuschließen.

Der Vordruck des Befehls B sieht insgesamt 5 Felder vor, und zwar Ba ... Be. Mit Ba wird einem Zug der Auftrag zur Fahrt auf dem falschen Gleis von ... bis erteilt. Dies gilt stets nur bis zum nächsten Bahnhof. Soll eine Falschfahrt über diesen hinaus stattfinden, so muß er einen neuen Befehl B, wiederum gültig bis zum nächsten Bahnhof, erhalten. Der Befehl Bb ist vorgesehen, wenn eine Fahrt von einem Bahnhof ausgeht, auf die freie Strecke führt und von dort wieder zu diesem Bahnhof zurückkehrt. Dabei wird in einer Fahrtrichtung stets das falsche Gleis benutzt. Im Befehl Bb wird entsprechend ausgefüllt, ob es sich dabei um die Hin- bzw. um die Rückfahrt handelt. So wird in der Regel an Züge mit Schiebelok, die den Zug auf der freien Strecke verlassen und zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, der Befehl Bb mit der Weisung erteilt, auf dem richtigen Gleis hin- und auf dem falschen zurückzufahren.

Der Befehl Bc schreibt vor, auf welche Weise der in das falsche Gleis ausfahrende Zug am Ausfahrsignal vorbeizufahren hat, also zum Beispiel am Halt zeigenden Ausfahrsignals oder auch ohne Signal. Insofern ist der Befehl Bc mit den Befehlen Aa bzw. Ab vergleichbar.

Mit dem Befehl Bd erhält der das falsche Gleis benutzende Zug die Weisung, am Standort der Block- und des Einfahrsignals des nächsten Bahnhofs anzuhalten, auch wenn die Signale in Fahrtstellung sind. Dort hat er erst die Aushändigung eines Befehls Ac abzuwarten, ehe er weiterfahren darf. Anstelle des Befehls Ac ist aber auch örtlich zugelassen, daß ein solcher Zug auf falschem Gleis durch das Handersatzsignal Zs 1 H (grünes Licht mehrmals waagrecht schwenken!) vom nächsten Stellwerk aus in den Bahnhof hineingeholt werden kann. In diesem Fall entfällt ein besonderes Anhalten am Standort des Einfahrsignals, wenn das Signal Zs 1 H rechtzeitig erteilt wurde. Der Tf-Führer hat die Aufnahme durch ein Achtungssignal zu bestätigen. Nun noch etwas zum Befehl Be. Hierbei handelt es sich (wie beim Befehl Ad) um ein freies Feld, in das besondere Aufträge für die Falschfahrt eingetragen werden. So kann bei Sperrfahrten, die nicht bis zum nächsten Bahnhof durchfahren, sondern zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, und die keine Fahrplananordnung bzw. einen Sonderfahrplan haben, in Be die Weisung erscheinen, daß die Fahrt bis zum km x zum Aufladen von Material verkehrt und bis ... Uhr wieder zum Bahnhof zurückgekehrt sein muß. Es kann mit Be auch auf besondere zu befahrende Gefahrenstellen im falschen Gleis hingewiesen werden.

Im Bild 2 sind eine Falschfahrt von D-heim nach E-hausen und eine Sperrfahrt von D-heim bis km x auf richtigem und zurück auf falschem Gleis dargestellt. Die Falschfahrt (dicke Linie) erhält in D. Ba/Bc/Bd und nach Halt am Standort des Einfahrsignals M von E. einen Ac zur Einfahrt. Die in D. erteilten Befehle gelten: Ba = Fahrt auf falschem Gleis von D. nach E., Bc = Ausfahrt vorbei am haltzeigenden Signal B und Bd = Halt Standort Signal M in E. Die Sperrfahrt (gestrichelt) bekommt Bb als Auftrag, Bc zur Ausfahrt am haltzeigenden Signal D vorbei, Be = anstelle eines Fahrplans und Bd zum Halt vor Signal A auf falschem Gleis bei Rückkehr. Dieses kann entfallen, wenn Handersatzsignal Zs 1 H erteilt wird.

H. K.

Bild 1 Der Befehl B

Befehl B

a) Zug – Sperrfahrt .... fährt auf falschem Gleis
von .... bis ....

b) Schiebelok für Zug .... schiebt nach ....
Sperrfahrt Nr. 16319 fährt in Richtung A'dorf
bis Anschl. Zeitz auf richtigem — falschem — Gleis
und kehrt zurück auf falschem — richtigem — Gleis
Für das befahrene Gleis gültige Signale beachten!

c) Zug – Sperrfahrt fährt ab/weiter
bei Halt zeigendem Signal .... , ...
Ausfahrsignal ..... D ..... — ohne Ausfahrsignal!

d) Zug – Schiebelok – Sperrfahrt — auf falschem Gleis
hält am Standort des
Blocksignals .... in ....
Blocksignals .... in ....
....
Einfahrsignals ..... A ..... des Bf ..... B'stadt .....
auch bei Fahrtstellung, Weiterfahrt auf Befehl Ac — Handersatzsignal

e)

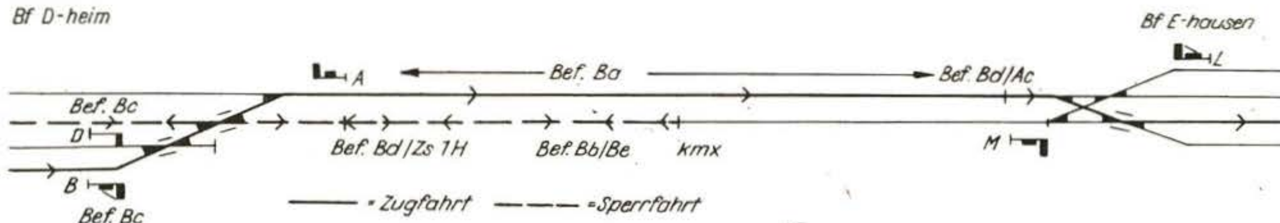
B'stadt, den 28.3. 1977 18 Uhr 20 Min
(Stempel)
Der Fahrdienstleiter ... gez. Gerber i. A. Stark ...

2 Ausfertigungen erhalten ..... Schmidt
(Zf / Tf)

Gültiges unter Benutzung der Querlinien einrahmen!
Nichtzutreffendes im umrahmten Teil schräg streichen!
408 14 Befehl B 1/3 A 4 Bk 100
408 14/1 desgleichen 1/3 A 4 Bk 25
Nr. 09

Anmerkung: Mustereinträge für Befehlsausfertigung bei der Aufsicht oder beim Stellwerkswärter.

Bild 2



Zeichnung und Fotos: Verfasser

Dipl.-Ing. BERND KUHLMANN (DMV), Berlin

Signale der ČSD — 2. Folge

Führerstandssignale für Strecken

Bei den ČSD gibt es eine Führerstandssignalisation und darauf aufbauend die Linienzugbeeinflussung. Sind in den Triebfahrzeugen nur die Geräte für die Führerstandssignalisation eingebaut, muß der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit selbst regeln. Bei mit Linienzugbeeinflussung ausgestatteten Triebfahrzeugen muß der Triebfahrzeugführer selbst bremsen, wenn eine niedere Geschwindigkeit signalisiert wird, und nur dabei eine Wachsamkeitstaste rhythmisch bedienen. Ist die Geschwindigkeit dennoch zu hoch oder wird während des Bremsens die Wachsamkeitstaste nicht bedient, erfolgt Zwangsbremsung.

(1): Am nächsten Hauptsignal wird die größte zugelassene Geschwindigkeit signalisiert.

(2): Vom nächsten Hauptsignal an muß die Geschwindigkeit ermäßigt werden.

(3): Der Zug ist im vorletzten Abschnitt vor einem „Halt" zeigenden Hauptsignal (nur bei Vier-Abschnitts-Signalen) und befindet sich im Bremswegabstand davor. Am nächsten Blocksignal, das Signal 20 (Warnung) zeigt, muß die Geschwindigkeit bereits verringert sein.

(4): Am nächsten Hauptsignal muß der Zug halten.

(5): Vom nächsten Hauptsignal an wird eine Geschwindigkeit von 40, 60 oder 80 km/h im anschließenden Weichenbereich vorgeschrieben.

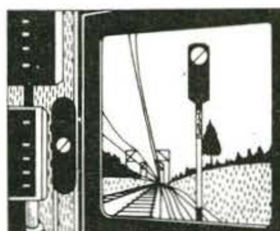
(6): Es werden keine Signale auf den Führerstand übertragen; außerdem ertönt eine Hupe. Dann ist folgendes zugelassen:
— Sind Triebfahrzeuge mit Linienzugbeeinflussung ausgerüstet, so können Züge auf Strecken ohne Führerstandssignalisation mit der von den Signalen an der Strecke angezeigten Geschwindigkeit verkehren. Der Triebfahrzeugführer muß dabei periodisch die Wachsamkeitstaste bedienen oder, wenn dies nicht geschieht, wird der Zug zum Halten gebracht.

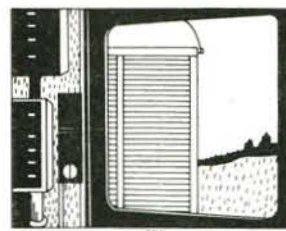
— Auf Strecken mit Führerstandssignalisation werden in diesem Fall keine Signale übertragen. Ursachen dafür können sein:

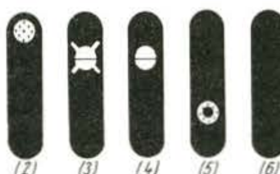
1. Der Zug befindet sich in einem besetzten Abschnitt. Es darf nur mit höchstens 30 km/h vorsichtig weitergefahren werden, damit der Zug vor einem Hindernis rechtzeitig zum Halten gebracht werden kann. Die Wachsamkeitstaste ist zu bedienen, sonst wird der Zug selbsttätig abgebremst.

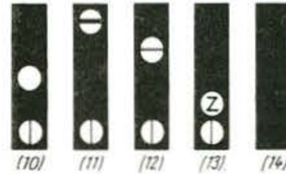
2. Bei Fahrten auf Strecken mit automatischen Streckenblock mit gestörter Führerstandssignalisation oder Linienzugbeeinflussung oder bei einem anderen Schaden am Gleis (gebrochene Fahrleitung, plötzliches Besetzen des Gleises durch Hindernisse, gestörter automatischer Streckenblock usw.) muß der Triebfahrzeugführer mit Hindernissen im Gleis rechnen. Es darf dann mit höchstens 30 km/h vorsichtig weitergefahren werden. Die Wachsamkeitstaste ist zu bedienen, sonst wird der Zug zum Halten gebracht.

Stellt der Triebfahrzeugführer eine Störung am Streckengerät der Führerstandssignalisation fest, hat er das auf dem nächsten Bahnhof zu melden. Ein durchfahrender Zug braucht dort nicht zu halten, wenn ein schriftlicher Befehl vorliegt, Funkverbindung besteht oder Signal 78 (Durchfahrt möglich) gezeigt wird, weil die Störung schon auf dem Nachbarbahnhof gemeldet wurde.

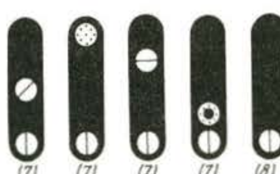

(1)

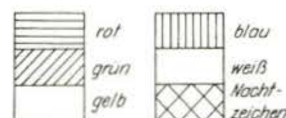

(9)


(2) (3) (4) (5) (6)



(10) (11) (12) (13) (14)


(7) (7) (7) (7) (8)



3. Der Zug ist auf ein Gleis ohne Führerstandssignalisation gefahren. Nach dem Halten muß für die Weiterfahrt die automatische Bremse ausgeschaltet werden.

(7): Der Triebfahrzeugführer fährt mit abgeschalteter selbsttätiger Bremse, Signale werden aber noch übertragen; die Zugbremse ist zu benutzen.

(8): Die selbsttätige Bremse ist abgeschaltet, und es werden keine Signale mehr übertragen.

Führerstandssignale im Ablaufbetrieb

(9): Die Anlage ist zum Empfang von Abdrücksignalen eingeschaltet, aber noch wird kein Signal übertragen.

(10): Schnell abdrücken.

(11): Langsam abdrücken.

(12): Abdrücken verboten.

(13): Zurückziehen.

(14): Die Führerstandssignalisation ist unwirksam, weil die Anlage nicht in Betrieb oder gestört ist. Die automatische Bremse ist im Ablaufbetrieb nicht eingeschaltet.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV“ sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?“ Hinweise im Heft 9/1975 beachten!

Bezirksvorstand Halle

Am 28./29. August und 3./4. September 1977 von 9—18 Uhr Sonderfahrten mit historischen Straßenbahnwagen der Leipziger Verkehrsbetriebe zwischen Hauptbahnhof, Gleis 2, und Kleinmesse. Fahrpreis: 0,50 M.
Am 18. September 1977 Sonderfahrt von Leipzig Hbf über Zwickau—Karl-Marx-Stadt nach Radebeul-Ost zur Fahrzeugschau und Traditionsbahn mit Altbau-Ellok.
Abfahrt Leipzig Hbf 7.00 Uhr, Ankunft Radebeul Ost 11.00 Uhr; Abfahrt Radebeul Ost gegen 17.30 Uhr, Ankunft Leipzig Hbf etwa 21.30 Uhr. Teilnehmerpreis: 10,—M. Anmeldungen bis zum 31. 8. unter Voreinsendung des Betrages mittels Postanweisung an die Geschäftsstelle des BV Halle, 701 Leipzig, Georgiring 14.

Wer hat — wer braucht?

8/1 Biete: „Rollen-Schweben-Gleiten — Unkonventionelle Verkehrsmittel“ (Alba-Verlag) im Tausch gegen wertvolle Eisenbahnbücher oder Dokumente der sächs. Staatsbahn (bis 1920).

8/2 Biete: Kompl. Drehgestelle ČSD-E 499 (TT), Dia-Serie VM Dresden, „Kleine Eisenbahn — kurz und bündig“. Suche: Fotos von Dampflok-Sonderbauarten, Länder- u. Privatbahnloks.

8/3 Suche in Nenngr. N: BR 35.1 u. BR 01^5; „Der Modelleisenbahner“ Jahrg. 1—16 kompl.

8/4 Suche: Dampfloknegative 24 × 36 u. 6 × 6.

8/5 Biete im Tausch: Radsätze u. Rahmen für BR 23 u. BR 50 gegen Aufnahmen vom Dampfbetrieb der Strecken Halberstadt—Wernigerode—Ilsenburg u. Halberstadt—Blankenburg.

8/6 Suche: Fotos der Waldeisenbahn Muskau vor 1970 (bes. 99 3310 u. 99 3318).

8/7 Biete: Lokfotos WPK. Liste mit Freiumschlag anfordern!

8/8 Biete: „Modellbahnanlagen“ Bd. 2; Modelleisenbahnkalender 1974—1976; „Modellbahnpraxis“ 5/68; „Der Modelleisenbahner“ 1/74 u. 7/73. Suche: Modelleisenbahnkalender 1961—1966; rollendes Material in N (Eigenbau); div. Kursbücher.

8/9 Biete: div. Modellbahnartikel, H0, aus Anlagenauflösung.

8/10 Biete: H0, versch. neuw. Pilz-Weichen. Suche in TT, BR 03, 89, D-Zugwg der Zeuke-Produktion vor 1968; Unterlagen u. Fotos der ehem. Wolmirstedt—Colbitzer Kleinbahn; Literatur über Dampflokomotiven; Jubiläumsschriften von Strecken u. Bahnhöfen; „Der Modelleisenbahner“ 11/64, 6/66, 3/67, 7/75; „Modellbahnpraxis“ 1.

8/11 Suche: Sonderbriefumschläge mit Sonderstempeln von Eisenbahnstreckenjubiläen der DR.

Ein Hinweis

Im Heft 7/77 ist im Pressebericht ein Fehler enthalten. Unter Punkt 1. muß es richtig heißen:
„..., daß die Firma Märklin nicht die Absicht hatte, ihr Programm in der Nenngröße **I** zu kürzen.“

Nachtrag zur Bauanleitung für einen Thyristor-Fahrstromregler

Tabelle 1 Liste der elektrischen Bauteile

Pos.	Benennung		Bemerkung
R 1	Schichtwiderstand	200 kΩ/1/4 W	
R 2	Drahtwiderstand	3,3 od. 4,7 Ω/4 W	
R 3	Schichtwiderstand	1 kΩ 1/8 W	
R 4	Schichtwiderstand	100/1/8 W	
R 5	Schichtwiderstand	680 Ω 1/8 W	
R 6	Schichtwiderstand	560 Ω 1/8 W	
R 7	Einstellregler	500 Ω1/10 W	
R 8	Drahtwiderstand	0,7 Ω	Widerstandsdraht 0,4 mm
R 9	Einstellregler	2,5 kΩ/1/10 W	gewickelt auf 1 W-Wider-
R 10	Einstellregler	2,5 kΩ/1/10 W	standskörper,
R 11	Schichtdrehwid. oder		Messung: 0,7 V bei 1 A
	Schieberegler	1 kΩ linear	
R 12	Schichtwiderstand	2,2 kΩ/1/8 W	
R 13	Schichtwiderstand	1,5 kΩ/1/8 W	
R 14	Schichtwiderstand	470 Ω 1/8 W	
R 15	Schichtwiderstand	1,5 kΩ 1/8 W	
R 16	Schichtwiderstand	15 kΩ 1/8 W	
R 17	Schichtwiderstand	470 Ω 1/8 W	
R 18	Schichtwiderstand	270 Ω 1/8 W	
R 19	Schichtwiderstand	390 Ω 1/8 W	
R 20	Schichtwiderstand	82 kΩ 1/8 W	
R 21	Schichtwiderstand	6,8 kΩ 1/8 W	
R 22	Schichtwiderstand	1,8 kΩ 1/8 W	
R 23	Schichtwiderstand	820 Ω 1/8 W	
R 24	Schichtwiderstand	120 Ω 1/8 W	
R 25	Schichtwiderstand	620 Ω 1/8 W	
R 26	Schichtwiderstand	330 Ω 1/8 W	
R 27	Schichtwiderstand	120 Ω 1/8 W	
R 28	Schichtwiderstand	120 Ω 1/8 W	
C 1	Elektrolytkondensator	1000 μF/25 V	
C 2	Elektrolytkondensator	470 μF/25 V	
C 3	Elektrolytkondensator	470 μF/25 V	
C 4	Kunstfolienkond.	0,47 μF/63 V	
C 5	Elektrolytkond.	100 μF/10 V	
C 6	Kunstfolienkond.	47 ηF/63 V	
C 7	Elektrolytkond.	10 μF/25 V	
C 8	keramischer Scheibenk.	10 ηF/250 V	
T 1	Ge-Leistungstransistor	4 W	Basteltyp, ähnl. GD 160
T 2	Si-Transistor	300 mW	Basteltyp, ähnl. SF 121
T 3	Si-Miniplast-Trans.	SC 206 c-d	
T 4	Si-Miniplast-Trans.	SC 206 e	
T 5	Si-Miniplast-Trans.		Basteltyp
T 6	Si-Miniplast-Trans.		Basteltyp
T 7	Ge-Transistor	GC 301 b-c	
T 8	Si-Transistor	300 mW	Basteltyp, ähnl. SF 121
GB 1	4 × Gleichrichterdiode	GY 110	in Brückenschaltung
GB 2	4 × Gleichrichterdiode		in Brückenschaltung
Th 1	Thyristor KT 710, KT 711		oder ST 103/1
D 1	Si-Gleichrichterdiode		Basteltyp, ähnl. SY 200
D 2	Si-Gleichrichterdiode		
D 3	Ge-Gleichrichterdiode		Basteltyp, ähnl. GY 100
D 4	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 5	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 6	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 7	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 8	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 9	Z-Diode SZX 18/5,6 o. ä.		
D 10	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 11	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 12a	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 12b	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 13	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 14	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 15	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
D 16	Si-Miniplastdiode SAY 30 o. ä.		
G 1	1/4 I S 1		enthalten in integriertem
G 2	1/4 I S 1		Schaltkreis I S 1
G 3	1/4 I S 1		aus Bastelbeutel 8
G 4	1/4 I S 1		
G 5	1/3 I S 2		enthalten in integriertem
G 6	1/3 I S 2		Schaltkreis I S 2
G 7	1/3 I S 2		aus Bastelbeutel 8
Rs 1	12 V-Relais TGL 200-3796		2 Umschaltkontakte
S 1	zweipoliger Kippschalter 220 V/2 A		
S 2	Einfach-Tastschalter		2 Umschaltkontakte
S 3	Einfach-Tastschalter		2 Umschaltkontakte
S 4	Einfach-Tastschalter		2 Umschaltkontakte
Ta 1	Schalttaste		1 Umschaltkontakt
Si 1	Schmelzeinsatz T 1,2 A		
Si 2	Schmelzeinsatz F 4,0 A		mit zugehöriger
Si 3	Schmelzeinsatz F 0,3 A		Steck- oder Schraub-
Si 4	Schmelzeinsatz F 1,0 A		fassung
La 1	Glimmlampe mit Fassung		je nach Ausführung ist Widerst. schon eingebaut, entfällt R 1
La 2	Glühlampe E 5,5 16 V		
Tr 1	Netztransformator		nach Wickelvorschrift Tabelle 2

ANZEIGENAUFTRÄGE
richten Sie bitte an die
DEWAG BERLIN

Verk. Modelleisenbahnmat. Nenngr. N
(DDR) von 0,05 M — 35,— M.
Reppin, 6501 Birkhausen, Nr. 1

Verkaufe komplette Züge
mit BR 23/24/42/91/50/80 u.a., alles DDR-Prod. von 40,— bis 100,— M. Liste auf Anforderung gegen 0,30 M in Briefm.

Zuschriften an
Fil. 132981 DEWAG, 1054 Berlin

Biete: BR 50 H0, E 70 TT, 2 3achs.-REKO-Wagen H0.
Suche für HH0$_m$ je I BR 99, GGW, 00W, Gepäckwagen, Rollwagen (alles Herr).

Zuschriften an
548 DEWAG, 901 Karl-Marx-Stadt, PSF 215

Biete aus DDR-Produktion in H0:
BR 23, 42, 50, 81, 91 und 99 (ehem. Herr).
Suche Märklin Nenngr. 0 u. I (Vorkriegsprod.) sowie Spiritusloks aller Fabrikate.
Auch Ankauf.
Dr. H. Schumann, 6501 Gera,
Dr. Semmelweisweg 14

„Der Modelleisenbahner"
Hefte: 12/63; 5, 10 und 12/64; 1, 3 und 4/65; 7 — 11/66; 8 u. 10/67; 7, 8, 9 und 12/68; 1, 3, 8 u. 11/69 sowie 11/70 (pro Heft 0,90 M).

Zuschr. an
TV 5616 DEWAG, 1054 Berlin

Verkaufe diverse
Modellbahnliteratur
von 1,- bis 60,— M. Liste auf Anforderung gegen 0,30 M in Briefmarken.

Zuschriften erbeten unter
Fil. 132980 DEWAG, 1054 Berlin

Biete f. MÄRKLIN-LOKS
Nenngr. 0 (nur Vorkriegsprod.) Ersatzt.; Schleifkont., Kolekt., Getr.-Räder, Lauf- u. Treibachsräder u. ä. kl. Teile.
Suche MÄRKLIN Nenngr. 0
Vorkriegsprod.) roll. Material.
Zuschr. unt.
TV 5617 DEWAG, 1054 Berlin

Suche Rheingold-Wagen in H0
Baujahr 1928
zu kaufen

Angebote an
H. J. Lamer, 65 Gera,
Friedrich-Naumann-Platz 3

Modellanlage TT
1,50 × 0,85 m
mit Lok- und Wagenmaterial
für 550,— M zu verkaufen.

Th. Helland, 933 Olbernhau
Jahnstr. 6d

Verk.: „Der Modelleisenbahner"
ungeb., Jahrg. 1953 ab Nr. 3 bis 1956 Nr. 8, 1958—1964 kompl., 1966—1976 kompl., Fachzeitschrift „Schienenfahrzeuge", ungeb., Jahrg. 1969—1973 kompl.
H. Engelmann, 8028 Dresden,
Stollestr. 56

Biete: „Kl. Modellbahnreihe", Nr. 3, 4, 9; „ČSD-Lokatlas I"; „Kleine Eisenbahn — ganz groß"; „Kleine Eisenbahn — TT"; Dietzel — Hauptsignal — 1flügl. (defekt); Eisenbahnkalender 1963, 1964, 1965; „Der Modelleisenbahner", 1953, Heft 2; 1954, Hefte 4, 10; 1955, Hefte 3—11; 1956, Hefte 1, 2, 3, 5, 6, 7, 10, 11, 12; 1957, Hefte 2—12; V 200 (Gützold); E 44 AEG (Getriebe def.); BR 23 (gr. Windleitbleche).

Suche: BR 38; BR 84; Herr-Schmalspurmaterial (H0$_m$), H0$_e$-Triebfahrzeuge; „Modellbahnanlagen II"; „Der Modelleisenbahner", 1958: 2, 4, 5; 1960: 7; 1961: 7.

Zuschriften an
TV 5613 DEWAG, 1054 Berlin

Dringend!
Suche für Sammlung in Nenngröße H0
(DDR-Produktion):
BR 03, 23, 42, 81, 84, 91, 99 sowie
N-Lokomotiven (DDR-Produktion)

Zuschriften an
3741 DEWAG, 14 Oranienburg

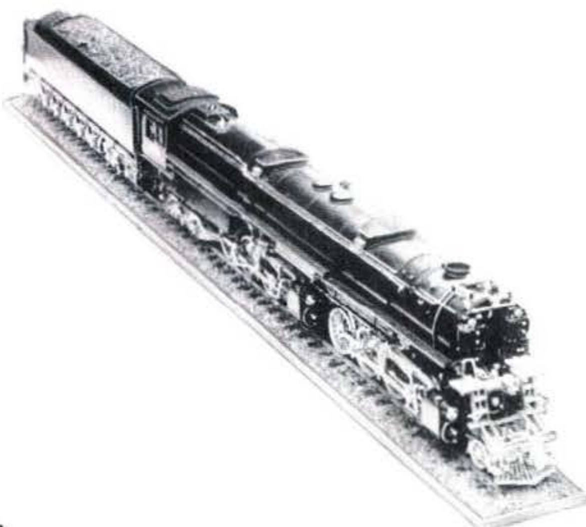
Selbst gebaut



1

Bilder 1 und 2 Herr Kurt Kürbiß aus Heidenau ist der fleißige und erfahrene Modelleisenbahner, der das Güterzuglokomotiv-Modell (System Mallet) mit der Achsanordnung 1D + D2 im Maßstab 1:20 schuf. Dieses Modell, das sehr detailliert ausgeführt ist, wurde schon anläßlich der Modelleisenbahn-Ausstellung der AG 3/2 Elbtalwerk Heidenau der Öffentlichkeit vorgestellt und fand auch große Beachtung.

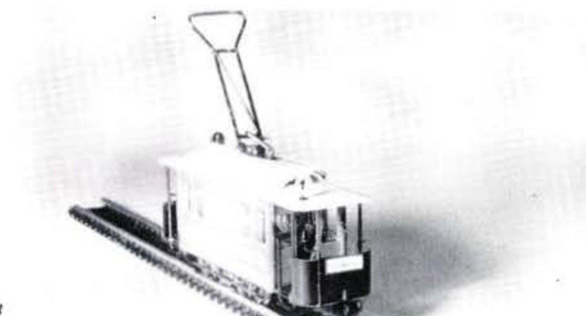
Fotos: Kurt Kürbiß, Heidenau



2

Bild 3 Das hier abgebildete Modell zeigt den historisschen Straßenbahn-Triebwagen der ehem. Fa. Stein. Das Modell ist mit einem Antrieb (auf beide Achsen wirkend) ausgerüstet. Im Gegensatz zum Modell besaß das Vorbild jedoch einen Rollenstromabnehmer, der aber beim Modell schwer zu realisieren ist. Wegen der kleinen Radien verkehrt diese alte „Bimmel" auf Gleisen mit 12-mm-Spurweite.

Foto: K.-H. Volrath, Leipzig



3

Bild 4 Eine E 17 in H0 fertigte unser Leser Herr Bernd Röhnisch aus Berlin an. Der Antrieb dieses Modells erfolgt, separat für jede Achse, durch vier senkrecht stehende PIKO-Motore. Die Radsätze stammen von einem Dampflok-Modell, was den ansonsten guten Eindruck etwas trübt. Gehäuse und Längsträger sind aus Metall — teils in Klebetechnik, teils gelötet — hergestellt. Herr R. schrieb der Redaktion, daß er sich besonders den Elloks älterer Bauart bis hin zur E 19 verschrieben hat.

Foto: J. Dassow

4

